

LXXXV.

TORNATA DEL 17 FEBBRAIO 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE SCLOPIS.

Sommario. — Osservazione del Senatore Dragonetti sul processo verbale — Sunto di petizioni -- Giuramento del Senatore Sagarriga — Omaggi — Congedi — Comunicazione 1° di due lettere del Presidente della Camera elettiva con cui trasmette due progetti d'iniziativa della Camera stessa, 2° del regio decreto di nomina del commendatore Duchoqué a commissario regio — Annunzio di una proposta di legge iniziata dal Senatore De Gori — Presentazione di quattro progetti di legge -- Comunicazione del Ministro dei lavori pubblici — Discussione sul progetto di legge relativo alla tassa del 10 per cento sul prezzo dei trasporti a grande velocità sulle ferrovie del Regno — Osservazioni del Senatore Regis — Discorso del Senatore Audiffredi contro il progetto — Dichiarazione del Senatore La Marmora — Parole del Senatore di Pollone — Risposta del Ministro dei lavori pubblici al Senatore Audiffredi — Replica del Senatore Audiffredi — Obbiezioni del Senatore Vesme combattute dal Senatore Paleocapa — Considerazioni del Senatore Lausi contro il progetto oppugnate dal Senatore Paleocapa e dal Minitrso dei lavori pubblici — Chiusura della discussione generale. — Proposta del Senatore Nuzari — Dichiarazione del Ministro dei lavori pubblici sugli emendamenti dell'Ufficio Centrale — Approvazione dell'articolo primo colla modificazione proposta dall'Ufficio Centrale ed accettata dal Ministero -- Emendamento all'art. 2 dell'Ufficio Centrale — Proposta al riguardo del Ministro dei lavori pubblici — Modificazioni al medesimo del Senatore Farina accolte dall'Ufficio Centrale — Sotto emendamento allo stesso del Senatore di Revel, accettato dal Ministero e dall'Ufficio Centrale — Schiarimento richiesto dal Senatore Montezemolo e fornito dal Senatore Di Revel — Proposta di rinvio all'Ufficio Centrale degli emendamenti all'articolo secondo fatto dal Senatore Farina, combattuta dal Ministro dei lavori pubblici — Spiegazioni del Senatore Di Revel — Istanze dei Senatori Martinengo e Arrivabene — Approvazione del proposto rinvio dell'articolo all'Ufficio Centrale.

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

Sono presenti il Ministro dei Lavori Pubblici e quello di Grazia e Giustizia, e più tardi interviene pure il Presidente del Consiglio dei Ministri.

Il Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata.

Senatore **Dragonetti**. Domando la parola.

Presidente. È sul processo verbale?

Senatore **Dragonetti**. Sul processo verbale dell'ultima tornata.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Dragonetti**. Nell'ultima tornata del Senato io feci un'interpellanza al signor Ministro della Guerra, ma per non buona condizione del mio udito, non intesi bene tutte le sue risposte, e molto meno la lettura del processo verbale di quella tornata.

Mi pare che in questo si accenni, come ho letto anche

nel rendiconto di quella seduta, che io mi dichiarai pienamente soddisfatto della risposta del signor Ministro della guerra.

Io non feci che ringraziare il signor Ministro dell'aver rettificato alcune delle mie informazioni....

Presidente. Si darà nuovamente lettura del processo verbale nella parte in cui si riferisce la risposta data dal signor Ministro della guerra alle sue interpellanze.

(Il Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** legge la parte del processo verbale che concerne le risposte del Ministro della guerra all'interpellanza del Senatore **Dragonetti**, non che quella dello stesso Senatore interpellante).

Senatore **Arnulfo**. Come vede il signor Senatore **Dragonetti**, qui si accenna unicamente che egli si è dichiarato soddisfatto delle risposte del signor Ministro, il che mi pare cosa consentita.

Senatore **Dragonetti**. Io non feci che ringraziare il signor Ministro dell'aver rettificato alcune delle mie informazioni, e dolente dell'irritazione di cui era animato il suo discorso, procurai dal canto mio di troncargli la discussione, non potendo da quella disposizione dell'animo suo attendersi alcun bene alla causa da me propugnata. Volli però ricordare che tre settimane innanzi io avea comunicato al signor Ministro la mia interpellanza, sperando ch'egli rispondesse con fiducia alla mia fiducia, dandomi spiegazioni soddisfacenti da contentare la classe che mi avea spinto a fare quella interpellanza, perchè io potessi sopprimerla, essendo lontano dall'animo mio il voler fare opposizione ai depositari del potere, senza un' imperiosa necessità. Egli preferì la pubblicità, ma non pareva che perciò dovesse in certo modo rimproverarmi di avergliene data l'opportunità e venne a dire che la mia mozione era non informata da spiriti italiani. Or io protesto altamente contro una tale qualificazione, essendo troppo noto che da' miei più giovani anni tutta la mia vita fu consacrata colla mia fortuna alla causa della libertà, della dignità e dell'indipendenza della patria italiana, e dovendo osservarsi che il blandire l'amor proprio, il curare gli interessi di una delle parti che compongono il tutto non reca offesa agli interessi del tutto medesimo, e che anzi dal buon accordo e dalla soddisfazione delle singole parti dipende la stabile loro coesione ed il ben essere dell'universale.

Presidente. Nel processo verbale della seduta d'oggi si terrà conto delle osservazioni dell'onorevole signor Senatore Dragonetti e non essendovi altri appunti si terrà per approvato il processo verbale.

Il Senatore, **Segretario**. **Arnulfo** legge il seguente

SUNTO DI PETIZIONI:

N. 3054. I consiglieri del comune di Cambiò (Lombellina) protestano contro la soppressione di quel comune e la sua aggregazione ad un altro.

N. 3055. Alcuni abitanti del comune di Sapri (Principato Citeriore) muovono lagnanze contro un procedimento per reati politici, che si sta istruendo in quella provincia, chiarendolo illegale ed ingiusto (*Petizione mancante dell'autenticità delle firme*).

N. 3056. Parecchi abitanti del comune di Prizzi (Sicilia) domandano che sia fatta passare per quel comune la strada a costruirsi da Palermo a Girgenti (*Petizione mancante dell'autenticità delle firme*).

N. 3057. La Deputazione provinciale di Brescia per mandato di quel Consiglio provinciale fa istanza che si addivenga nella provincia ad una liquidazione dei danni e requisizioni di guerra, e che venga rilasciato a ciascuna danneggiata un titolo di credito da essere rimborsato quando la nazione trovisi in grado di farlo.

N. 3058. La Deputazione provinciale di Brescia a nome di quel Consiglio provinciale porge al Senato motivata istanza, onde ottenere che venga decretata la pronta attivazione d'alcune vaporiere in servizio dei comuni della sponda occidentale del lago di Garda.

N. 3059. Gaetano Bruscone di Milano, porge eccitamento, acciò si provveda sulla petizione da lui inoltrata prima d'ora al Senato (*V. la petizione distinta col numero 3035*).

N. 3060. Quindici architetti di Catanzaro Calabria ulteriore seconda) ripetono l'istanza già da essi fatta colla petizione n. 2995, onde ottenere la revoca del decreto emanato in Napoli il 2 novembre 1835, che prescrive loro l'esame per essere ammessi nell'albo della Gran Corte Civile.

N. 3061. La Giunta Municipale di Asola (Lombardia) si rivolge al Senato onde ottenere che quella città venga prescelta per stabilirvi un tribunale di circondario a preferenza della città di Castiglione delle Stiviere.

Presidente. Essendo presente il signor cav. Sagarriga, i cui titoli a Senatore furono verificati in una delle precedenti sedute, io prego i signori Senatori Orso Serra e Imperiali di volerlo introdurre nell'aula per la prestazione del giuramento.

(Introdotta il signor Senatore Sagarriga, presta giuramento nella consueta formola e viene dal Presidente proclamato Senatore del Regno, ed entrato nel pieno esercizio delle sue funzioni).

Fanno omaggio al Senato:

1. Il Sindaco di Voltri di n. 350 copie di uno stampato relativo alla ferrovia da Voltri ad Ovada.

2. Il Prefetto della provincia di Porto Maurizio di n. 3 copie degli atti di quel Consiglio provinciale.

3. Il signor Nicola Ferrara da Trani di Alcuni suoi versi.

4. Il signor Prefetto della città di Genova di 80 esemplari del discorso letto dal professore Prospero Carlevaris, presidente dell'Istituto tecnico di quella città in occasione della distribuzione dei premi agli alunni dell'Istituto medesimo.

5. Il professore Enrico Wild, vice direttore dell'Istituto speciale di commercio di Milano, d'una copia di una sua memoria intorno allo stato attuale dell'istruzione primaria, ed ai miglioramenti della rispettiva legge e dei regolamenti.

6. Il Prefetto di Teramo, provincia del primo Abruzzo-ultra, di alcune copie degli Atti di quel Consiglio provinciale.

7. Gli studenti Rumeni in Italia d'una memoria da essi tradotta e fatta stampare col titolo: *L'Indipendenza costituzionale della Transilvania d'Alessandro Papin Harianu*.

8. La Giunta Municipale della città d'Aosta dell'opuscolo intitolato: *Risposta ad osservazioni sopra la soppressione della lingua francese in Aosta*.

9. Il sacerdote Giovanni Lazara dell'Orazione funebre da lui letta in Catania nell'occasione dei funerali a Camillo Benso di Cavour.

10. Il professore cav. Giuseppe Luigi Gianelli membro effettivo del R. Istituto lombardo di scienze, lettere ed arti d'un suo libro: *Sulla libertà nello studio ed insegnamento e sui professori pubblici e privati di medicina*.

11. Il dottore coll. cav. G. Demarchi, *De' suoi pensieri sul libero esercizio farmaceutico in Italia, e delle sue osservazioni statistiche sulle farmacie e sugli esercizi sanitari soggetti a visita nel regno d'Italia.*

12. Il signor Damiano Muoni delle sue *Considerazioni storico-filosofiche sulla pena capitale.*

13. Il signor D. Lioy di un suo libro intitolato: *L'Italia e la Chiesa, confutazione dell'ultima opera di Guizot.*

Prego il signor Senatore Cibrario di dar conoscenza al Senato delle domande di congedo di sedici Senatori.

Il signor Senatore Cibrario dà lettura delle lettere dei Senatori: Strongoli, De Gasparis, Camozzi, Borromeo, Chigi, Giovachino Colonna, Di Campello, Correale, Acquaviva, Giorgini, De Monte, Guardabassi, Coppi, Bellelli, Centofanti e Mossatti, colle quali chiedono chi per motivi di salute, chi d'ufficio un congedo che loro è dal Senato accordato.

Presidente. Ho l'onore di dar lettura al Senato di due lettere ricevute dal signor Presidente della Camera dei Deputati.

L'onorevole signor Presidente scrive in data del 16 febbraio:

« Il sottoscritto si pregia di trasmettere all'onorevole signor Presidente del Senato del Regno il disegno di legge, di iniziativa della Camera dei Deputati e dalla medesima approvato nella seduta del 15 febbraio concernente la concessione di un tronco della ferrovia calabrese da Taranto a Reggio, con preghiera di volerlo sottoporre all'esame di codesta assemblea.

« Lo scrivente profferisce all'onorevole signor Presidente gli atti della sua distintissima considerazione.

« Il Presidente
U. RATTAZZI. »

E sotto la stessa data:

« Il sottoscritto si pregia di trasmettere all'onorevole signor Presidente del Senato del Regno il disegno di legge, di iniziativa della Camera dei Deputati, e dalla medesima approvato nella seduta 14 febbraio concernente la proroga dei termini delle leggi sull'offrancaamento delle enfiteusi nelle province delle Marche e dell'Umbria, con preghiera di volerlo sottoporre all'esame di codesta assemblea.

« Lo scrivente profferisce all'onorevole signor Presidente gli atti della sua distintissima considerazione.

« Il Presidente
U. RATTAZZI »

Questi due progetti di legge saranno stampati e distribuiti per il solito corso.

Prego il signor Senatore Arnulfo a voler dar lettura del R. Decreto di nomina del commendatore Duchoqué a Commissario regio.

Senatore Arnulfo. « Sulla proposta del Ministro delle Finanze:

Abbiamo nominato e nominiamo il Commendatore Augusto Duchoqué Procuratore generale presso la Corte dei Conti a Firenze, a nostro commissario per sostenere nel Parlamento Nazionale la discussione dei progetti di legge relativi alle tasse di bollo, di registro, sulle società industriali, sui beni de' corpi morali e di mano morta, ed altri analoghi, presentati alla Camera elettiva nella tornata del 4 luglio ultimo scorso.

Dato Torino, addì 21 novembre 1861. »

Presidente. Ho l'onore di annunziare al Senato che il signor Senatore De Gori ha disposto sul banco della Presidenza un progetto di legge di sua iniziativa personale, il quale seguirà l'ordine prescritto dal regolamento.

PRESENTAZIONE DI QUATTRO PROGETTI DI LEGGE.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Ho l'onore di presentare al Senato quattro progetti di legge già approvati dalla Camera dei Deputati; concernenti il primo la concessione alla Compagnia Mediterranean Extension telegraph per la posa di un cordone sotto-marino da Corfù ad Otranto.

Il secondo una spesa straordinaria da inserirsi nel bilancio 1861 del Ministero dei Lavori pubblici e riferibile ad acque, ponti e strade.

Il terzo la costruzione di strade nazionali nelle province siciliane; ed il quarto per la costruzione di nuove linee telegrafiche nelle province napoletane e siciliane.

Presidente. Do atto al signor Ministro dei Lavori pubblici della presentazione di questi progetti di legge che saranno stampati e distribuiti negli uffici.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO ALLA TASSA DEL 10 PER CENTO SUL PREZZO DEI TRASPORTI A GRANDE VELOCITÀ SULLE FERROVIE DEL REGNO.

(V. atti del Senato N. 111).

Presidente. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per la tassa del 10 p. 0/0 sul prezzo dei trasporti a grande velocità sulle ferrovie del Regno.

La parola è al Ministro dei lavori pubblici.

Ministro dei Lavori Pubblici. A nome del Presidente del Consiglio dei Ministri ho l'onore di annunziare al Senato che S. M. con suo decreto dell'11 di questo mese, avendo dovuto il Ministro delle finanze assentarsi per motivi personali, mi ha incaricato in questa qualità di sostenere la discussione del progetto ora in discussione.

Senatore Regis. Domando la parola.

Senatore Audiffredi. Domando la parola.

Presidente. Accordo la parola al Senatore Regis, di poi la concederò al Senatore Audiffredi.

Senatore Regis. Prima che incominci la discussione su questo progetto di legge, l'ufficio centrale si fa debito di rassegnare al Senato un incidente che si riat- taccia alla relazione sul medesimo.

La relazione dell'ufficio centrale alla pagina 8 porta queste parole:

« Il vostro ufficio centrale prima di concludere per la definitiva accettazione della legge, ha dovuto prendere ad esame una petizione che è stata presentata al Senato da alcuni possessori d'azioni della ferrovia Vittorio Emanuele, i quali credono che la legge leda i patti con cui la concessione è stata fatta alla loro Società. E a questa petizione si aggiunge una opposizione fatta per via giudiziaria dalla Direzione della Società medesima contro l'applicazione della legge di cui si tratta alla propria ferrovia.

« Il vostro ufficio centrale ha creduto che non ispetti al Senato deliberare su questa questione. La Società si è rivolta ai tribunali, i quali pronuncieranno la sentenza. Ma nel tempo stesso l'ufficio ha stimato suo dovere esaminare se il testo della legge non fosse tale, per avventura, da comprometterne l'attuazione in presenza della opposizione fatta dalla Società Vittorio Emanuele, e che potrebbe essere pur fatta da altre Società. »

Il signor Procuratore della Società vedendo le parole dicenti che la società si è rivolta ai tribunali, ha creduto di presentare questa mattina stessa all'ufficio della Presidenza le seguenti osservazioni che avrò l'onore di leggere:

« Nella relazione della Giunta istituita per lo esame del progetto di legge che impone una tassa del 10 p. 0/0 sul prezzo dei viaggiatori e dei trasporti a grande velocità sulla ferrovie del Regno, si legge essersi la Compagnia della strada ferrata Vittorio Emanuele rivolta ai tribunali per vedere pronunciata la esenzione della tassa a suo riguardo.

« Una tale assunzione, che è meno esatta, avendo forse la Giunta creduto di doverla derivare dal fatto di una protesta stata intimata al signor Ministro delle finanze e che il sottoscritto a nome della Compagnia comunicò alla S. V. Illustrissima con sua lettera del 29 gennaio p. p., sentesi egli in obbligo di rettificare il senso della protesta stessa, osservando che ben lungi dal contenere essa un ricorso ai tribunali, non è che un'istanza fattasi al signor Ministro stesso delle finanze di voler introdurre nella legge una disposizione con cui quella esenzione dalla tassa sia sanzionata.

« Del resto poichè la Compagnia si è con uno speciale ufficio indirizzata al Senato pure onde ottenere dal suo senno e dalla sua giustizia che le ragioni le quali lo spettano siano riconosciute, sarebbesi certamente guardata dall'appigliarsi in pari tempo ad un atto che nelle circostanze del momento avrebbe potuto considerarsi come una prova di minor fiducia nell'alta di lui saviezza ed equità. »

A tale proposito l'ufficio centrale osserverà aver esso creduto che la società volesse ricorrere ai tribunali attesa la forma nella quale la protesta venne significata al signor Ministro delle finanze.

Quel passo che si era già fatto pareva il primo verso un procedimento giudiziario; altronde poi l'espressione adoperatasi nella relazione non influisce punto nella discussione del merito della relativa questione.

Con la stessa occasione, e poichè ho la parola, avrò l'onore di informare il Senato, che allorchè la relazione era già fatta, pervenne all'ufficio centrale, che lo prese ancora in esame, un foglio del signor presidente della società della ferrovia Vittorio Emanuele, signor Lafitte, nel quale egli rinnovava, in sostanza, le osservazioni già fatte da un certo numero di azionisti in una rappresentanza di cui si è fatto discorso nella relazione.

Il Senato ha inteso che l'ufficio centrale si è fatto carico di queste osservazioni e mio scopo principale resta adunque di fargli conoscere che lite vertente non vi è ancora, ma che l'ufficio centrale ha potuto considerare una protesta intimata, come già dissi, quale un avviamento ad una lite che la società potrà promuovere o non, a suo talento, per la definizione delle sue ragioni.

Presidente. La parola è al Senatore Audiffredi.

Senatore Audiffredi. Il Senato vorrà perdonare se a proposito di questo progetto di legge io mi estenderò sopra considerazioni generali, che riguardano il sistema finanziario. Il Senato non ignora certamente che mi onoro di appartenere alla classe dei promotori degli interessi politici della nazione. Questi interessi hanno prosperato al di là di nostre speranze; ma non dimentichiamo che gli interessi materiali sono quelli che infine danno forza ai governi e consolidano la forza politica delle nazioni; ed è perciò agli interessi economici, che noi dobbiamo attentamente rivolgere i nostri sguardi.

Volgendo l'attenzione alla parte economica, io non ravviso nel nostro paese quel prospero avviamento invidiabile che si ravvisa nella sua parte politica. Crescono rapidamente gli interessi economici in proporzione delle agevolezze nei mezzi di comunicazione. L'importa che noi vogliamo far gravare sui trasporti delle vie ferrate è contraria agli interessi commerciali; essa aggrava le Compagnie che hanno concessioni di vie ferrate; da essa nasceranno contestazioni assai gravi sul punto legale della sua legittimità.

Il Governo è l'intermediario fra gli interessi generali delle Compagnie e l'interesse generale del pubblico.

Spetterebbe al Governo di essere consigliere di moderazione nei prezzi delle tariffe delle vie ferrate, che credo non essere proporzionati coll'agiatezza che si osserva in alcune delle province dell'Italia Meridionale.

Queste tariffe le credo troppo elevate, perciò faccio insistenza al Ministero onde gli piaccia consigliar le Compagnie a non usufruire l'intera concessione che loro venne accordata dall'aumento del decimo delle tariffe.

Le relazioni commerciali si stabiliscono gradatamente, nel principio di questo avvenimento si va a rilento, poi si cresce rapidamente; conviene dar tempo che si stabiliscano relazioni commerciali, e queste saranno mirabilmente favorite dalla mitezza delle tariffe.

Quest'imposta colpisce la parte la più vitale degli interessi economici e politici della nazione.

Sarei anzi di parere, che per agevolare tali comunicazioni coll'Italia Centrale e Meridionale, si dovessero concedere dalle Compagnie facilitazioni sul prezzo di trasporto a lunghe distanze. Cito per esempio i trasporti del vino, del grano, della legna ed altri generi agricoli che sono di grande peso in proporzione del loro valore.

Queste merci noi vediamo che oltre una certa distanza non possono usufruire del vantaggio delle vie ferrate.

Sarebbe nell'interesse dell'Erario e nell'interesse economico dei contribuenti l'alleviamento di queste tariffe specialmente per i prodotti agricoli; sono persuaso che una diminuzione di tariffe sul trasporto del vino faciliterebbe l'uscita dei vini del Piemonte per provvedere una parte della Lombardia e altre province lontane del regno.

Perciò, dico, che spero che il Ministero vada a rilento a voler stabilire quest'imposta; l'opinione pubblica la disapprova; tutti vedono con rincrescimento quest'aumento dei prezzi nei trasporti delle vie ferrate.

Credo che il Governo molto si illuda sulla possibilità di ritirare un lucro importante da questa imposta. Osservi il Governo che egli è fondatore della maggior parte delle vie ferrate che furono eseguite a spese dell'Erario. Ora che cosa farebbe il Governo con questo progetto di legge? egli stabilirebbe un'imposta sulle sue proprietà; è adunque una rendita figurativa, ma non reale quella che percepirebbe.

Per queste ragioni, che credo importanti, il Governo ha diretto interesse a vantaggiare gli utili delle vie ferrate; tanto più che sono stabilite da poco tempo. Non esito adunque a concludere che questa imposta è contraria all'interesse degli utenti delle vie ferrate, non che dell'Erario. Spero quindi che non verrà approvata.

Ma dirà il signor Ministro che l'interesse della finanza è imperioso, che non può a meno di mettere imposte.

Io accetto il principio di mettere delle imposte. Nessuno le ricusa, purché siano utili, ma non fittizie e gravatorie dei maggiori interessi generali. Noi ne riconosciamo l'importanza, noi che non siamo mai stati restii a nessuna specie d'aggravi per favorire il successo della causa nazionale; ma fra imposta ed imposta vi è una grande differenza.

Vi sono delle imposte utili e delle fittizie; ma questa io la credo un'imposta dannosa agli interessi economici in generale, che frutterà molto meno di quello che si crede.

Il Governo non percepisce che il decimo; ma badi il Governo, che è in facoltà degli utenti delle strade

ferrate di prendere dei posti inferiori. Già si osserva che viaggiano nei posti inferiori delle persone facoltose.

Vediamo che nei primi posti viaggiano soltanto le persone agiatissime. Questo prova che il calcolo della economia è importantissimo, e al di là di quanto ha calcolato il signor Ministro.

Il bisogno di viaggiare non è sempre assoluto, ma relativo; si viaggia molte volte per piacere, ed è in questo modo, che si stabiliscono le relazioni. Ed è in questo modo, che io spero, che l'Italia Settentrionale possa rendere servizi all'Italia Meridionale, nel dare avviamento alla prosperità agricola che io vi vedo assai trascurata.

Sarebbe contro l'interesse della classe agricola l'imposta sulle vie ferrate.

Non credo sufficiente il compenso proposto di stabilire dei quarti posti di vie ferrate per la gente più bisognosa.

Sono le classi medie quelle che stabiliscono le relazioni commerciali più vantaggiose.

Nella via ferrata da Livorno a Firenze l'amministrazione ha creduto utile di stabilire minore differenza di prezzo nelle diverse classi, e una tale modificazione venne conservata.

Io proporrei al Ministero di suggerire le stesse modificazioni che sarebbero vantaggiose al commercio e utili alle compagnie. La diminuzione dei prezzi dei secondi posti li renderebbe più frequentati.

Nello scopo di dar avviamento alle compagnie di vie ferrate che cosa aveva pensato il grande Ministro Cavour? Egli aveva proposto ed adottato che il Governo prendesse l'esercizio della maggior parte delle vie ferrate. È vero, che il Governo ci perde in questo esercizio, ma pure è stata una concessione fatta nello scopo di facilitare la maggior estensione delle vie ferrate.

Io vorrei che si persistesse nella stessa direzione politica, savia ed economica, invece di pensare a stabilire aggravi.

Quanto alla questione essenziale di provvedere alla finanza, permetta il signor Ministro che io gli dica, che ravviso dannoso quel nuovo progetto di regolamento doganale. Io credo che quel regolamento facilita il contrabbando, a danno di quegli introiti che noi possiamo sperare dalle imposte indirette, perché saranno le imposte indirette quelle che potranno riparare all'esaurimento dell'erario. Io vedrei più volentieri qualche aumento d'imposta sui generi coloniali, che non sono di prima necessità, ovvero sopra gli articoli di moda, che sono di consumo delle classi agiate.

Non si pregiudicherebbe alla massima generale del libero scambio sottoponendo questi generi di merci ad una tassa più forte nell'interesse dell'erario.

Pregherò il signor Ministro di entrare in questa via d'imposte.

Si disse è vero che la diminuzione dei dazi su questi oggetti abbia prodotto un beneficio all'erario, aumentando il consumo di quei generi. Ma io credo che questo

aumento di consumo non sia tutto conseguenza dell'abbassamento delle tariffe; ma nella massima parte sia la conseguenza della cresciuta agiatezza, che ha dato luogo ad una maggior consumazione.

Queste imposte sovra articoli men necessari sarebbero a mio avviso più favorevolmente accolte dalla pubblica opinione, che non l'aumento del decimo sul prezzo dei trasporti delle ferrovie.

Il Governo infatti percepirà questo decimo, ma siccome egli ha l'esercizio della maggior parte delle ferrovie, ne consegue che esso ha assai maggior interesse ad accelerare questi aumenti di prodotti delle vie ferrate.

Non voglio estendermi di più sulla quistione finanziaria che ha troppo vasti confini, ma spero che le brevi considerazioni da me esposte potranno indurre i Senatori a dare un voto contrario alla presente legge. Per parte mia dichiaro che non ho scrupolo di dare un tal voto, tanto poco è il favore con cui venne questa accolta dall'opinione pubblica e dalla Camera elettiva.

Senatore **La Marmora**. Mi permetta il Senato una rettificazione. Nella relazione è detto che dei cinque uffici del Senato, quattro si pronunciarono per l'accettazione della legge.

Per quanto spetta al quarto ufficio, di cui sono commissario, mi si fa or ricordare, che il detto ufficio non venne propriamente nella deliberazione di accettare la legge, sibbene di rimettersi a quanto avrebbe deciso lo stesso ufficio centrale, e ciò per la ragione che esso era poco numeroso, non trovandosi presente che quattro Senatori.

Per mio discarico ho creduto opportuno di fare questa dichiarazione.

Presidente. La dichiarazione fatta dall'onorevole Senatore La Marmora tocca ad un punto essentialissimo, ed è la poca frequenza dei signori Senatori negli uffici del Senato.

Sarebbe desiderabile che appunto quando si tratta di discussioni importanti, i membri degli uffici si trovassero in numero ragguardevole, affinché anche il commissario potesse portare nell'ufficio centrale con maggior cognizione di causa l'intendimento dei suoi colleghi.

Senatore **Di Pollone**. Poichè si è messo in campo l'operato del quarto ufficio, al quale ho l'onore di appartenere, dirò per quanto mi riguarda, che ragioni di salute mi impedirono in quella circostanza di intervenire, ma questo non è motivo da fermare l'attenzione del Senato.

Quello che sta in fatto si è che se si prende l'elenco dei Senatori componenti il quarto ufficio, si vedrà che più della metà dei medesimi si trovano in congedo.

Presidente. Il Ministro dei Lavori Pubblici ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Io prendo la parola per non lasciare senza risposta, come è mio dovere, le osservazioni fatte dall'onorevole Senatore Audiffredi, e sarò brevissimo per non abusare dei momenti preziosi del Senato.

Osserverò solamente come l'opinione pubblica generalmente quando si discutono imposte sia nella disposizione stessa nella quale si trova l'onorevole proponente.

Nei momenti in cui versiamo tutti sentono il bisogno di aumentare le entrate della finanza per poter sopprimere ai gravi carichi che deve sopportare lo Stato per fondare l'unità e l'indipendenza della nazione; quindi generalmente la parola imposta lungi dal far paura, come naturalmente dovrebbe fare, grazie al patriottismo dei nostri concittadini è sentita senza lamento ed allarga l'animo a liete speranze; ma quando si viene alla esecuzione, egli accade generalmente che si trovi sempre che vi sarebbe qualche mezzo meno oneroso di quello che è stato proposto. Ed essendo questo un fatto molto naturale, io non me ne preoccupo e spero che il Senatore Audiffredi me lo perdonerà.

L'onorevole Audiffredi teme da questa imposta molti danni, in ispecie per l'agricoltura. Le teorie ch'egli espose le accetto anch'io, e ne faccio la regola dei miei atti. Ciò è tanto vero, che quando il Ministro delle finanze mi propose l'adozione di questo progetto di legge per presentarlo poi al Parlamento, io sul principio naturalmente per quelle ragioni che il sig. Senatore Audiffredi esponeva, cioè per il gran desiderio che ho di vedere estesa la rete ferroviaria, non fui favorevole. Ma per uno studio approfondito dovetti convincermi dell'innocuità di questa imposta sopra i movimenti delle strade ferrate.

E questa convinzione si fonda sopra quelle ragioni stesse che saviamente l'ufficio centrale accennava nel suo rapporto, perchè cioè da questa imposta sono esenti le merci delle quali l'onorevole Senatore Audiffredi parlava, le merci trasportate colla piccola velocità. Se si trattasse di toccare la piccola velocità, io mi opporrei virilmente, perchè credo che le tariffe della piccola velocità debbano per quanto è possibile esser tenute basse. Ma vedano, o Signori, quanto è grande l'influenza dei sani principii economici: mentre per la gran velocità quasi tutte le compagnie sono arrivate con le loro tariffe al *maximum* acconsentito dai capitoli, le tariffe della piccola velocità sono state spontaneamente tenute dalle società molto al disotto del limite che dai capitoli sarebbe permesso. In conseguenza anche questa volta si ha una riprova del come l'interesse dello speculatore sia perfettamente d'accordo coll'interesse generale quando si tratta di speculazioni che si esercitano sopra industrie benefattrici del pubblico.

Relativamente poi alle considerazioni generali che l'onorevole Senatore Audiffredi faceva in rapporto ai regolamenti doganali, credo che il Senato vorrà sapermi buon grado se oggi mi astengo dal replicare, dovendo quell'argomento venire in breve discusso in questa assemblea.

In genere io credo che il mio onorevole collega Ministro delle Finanze sia perfettamente d'accordo coll'onorevole Senatore Audiffredi su ciò che egli diceva doversi per quanto è possibile astenersi la pubblica

finanza dall'imporre certe materie e dall'imporre in modo da poter trattenere lo sviluppo della pubblica ricchezza la quale certamente non può a meno di risentire grave danno da queste prelevazioni che fa la finanza. La questione sta che l'onorevole Senatore Audiffredi crede che in questo caso il Governo abbia errato; perchè pensa che questa imposta possa diminuire il movimento e il reddito delle strade ferrate. Il Governo ha una opinione diversa, ed è lieto di vederla sì bene difesa dalla dotta relazione dell'ufficio centrale alla quale pienamente si riferisce.

Senatore **Audiffredi**. Il mio timore è che le compagnie si trovino ora in un'alternativa penosa di accettare o non accettare la facoltà dell'imposta del decimo che il Governo loro concede; l'interesse di fare questo aumento non lo hanno: esse procederanno anzi per le vie legali a proteste. Sarebbe penoso per noi di votare una legge che fosse subordinata all'approvazione giudiziale; cosicchè spero che il Governo e il Senato andranno guardinghi nell'adottare questo progetto.

Quanto poi asseriva il Ministro sul minor danno dell'imposta intorno ai trasporti a piccola velocità, cioè che questi sieno esenti, lo ammetto; ma credo che la poca diversità di combustibile e la poca diversità di spesa fra il trasporto a piccola velocità, e quello a grande permetterebbe al Governo di far godere al pubblico dei maggiori vantaggi possibili; e che non sia nel suo interesse aggravare neanche i trasporti a grande velocità, perchè molte volte il viaggiatore tiene essenzialmente all'interesse di accompagnare la sua merce, di averla con sé; di assistere al discarico e al recapito della medesima per impedire quelli abusi che sono pur troppo inevitabili in tutte le amministrazioni, ed anche in quelle delle vie ferrate.

Nei trasporti del vino, nei trasporti della legna sappiamo che molte frodi si fanno in grande. Se il viaggiatore potesse accompagnare la sua merce, non avrebbe forse danno; parmi perciò, io lo ripeto, che ogni concessione, che si faccia nell'interesse del commercio, torni a vantaggio pubblico, non che delle amministrazioni delle vie ferrate.

Per ciò insisto più che mai sul rigetto della legge, che io credo poco utile alla finanza, e dannosa al credito pubblico ed allo stabilimento di nuove vie ferrate, insomma dannosa sotto tutti i rapporti.

Senatore **Vesme**. Sebbeno già il relatore dell'ufficio centrale, con quella lucidità di idee e di esposizione che tutti gli conosciamo, abbia esposto le principali ragioni che indussero uno degli uffici ad opporsi all'adozione di questa legge, Commissario di quell'ufficio, che numeroso e quasi all'unanimità mi elesse coll'incarico di addurre le ragioni per le quali opinava doversi rigettare la legge, credo dovere adempire a questo mandato. Non abuserò tuttavia della pazienza del Senato: lascerò da parte tutte quelle ragioni che da altri prima di me furono adotte, e quelle che si possono negare con eguale facilità come vengono asserite. Perciò non

parlerò della diminuzione che possa portare nel movimento sulle vie ferrate quell'accrescimento di tariffa, vedendo che da molti è stato negato; dirò di più che alcuni anzi asserirono che invece di diminuire, il numero nei viaggiatori aumenterà, mediante quest'aumento.

Non addurrò neppure le ragioni che sono di natura, da potersi con più o meno ragione applicare quasi a tutte le imposte.

È cosa troppo certa che senza nuove imposte non può procedere la nostra finanza, e quantunque grandi economie, principalmente in tutto quello che non riguarda la difesa nazionale e l'unificazione dello Stato, debbano essere il mezzo principale di ristorare la finanza, pure niuno è che non vegga, come molte e gravi imposte siano tuttora necessarie.

Con tuttociò non posso tacere che molti, a rigettare questa legge, furono mossi appunto da queste considerazioni che in momenti ne quali facciamo sacrificii gravissimi per accrescere le comunicazioni fra le varie parti della penisola, mentre a società di navigazione a vapore paghiamo larghe sovvenzioni appunto perchè i trasporti da province a province possano farsi con minor carico dei viaggiatori; mentre fabbrichiamo nuove strade ferrate a questo scopo e con ingenti spese, mentre abbiamo visto per prova e coi treni di piacere che erano in uso gli anni scorsi e coll'esempio di altre vie ferrate, per esempio, delle due ferrovie rivali di Versailles, che la diminuzione straordinaria dei prezzi di trasporto ha sempre per immediata e necessaria conseguenza un aumento considerevole nelle comunicazioni e nei viaggiatori: questa ragione dico, parve a molti così grave, essendo uno dei principali bisogni dello Stato di affrattare le varie province d'Italia, che per essa principalmente si dimostrano contrari alla presente legge.

Nè si dica che l'aumento di un decimo, stato anzi ora portato ad un nono, non basti a diminuire il numero dei viaggiatori, poichè è indubitato, che per lo meno renderà più lento il progresso che si sarebbe ottenuto.

Ora appunto questo progresso è quello, che lo Stato avrebbe dovuto cercare di ottenere non solo col non aggravare di nuove imposte le vie ferrate, ma anche facendo sacrifici come fa in altre parti, per renderle accessibili a tutti. Ma a queste ragioni di convenienza si aggiungono altre ben più gravi di necessità e di giustizia.

Nella maggior parte delle concessioni di strade ferrate è posta clausola per la quale si concede l'esenzione dall'imposta.

Nell'art. 27 della convenzione fra i Ministri del Re Vittorio Emanuele e la Società delle strade ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale è stabilito quanto segue: « Fino al termine del 1868 per le ferrovie lombarde e durante tutto il corso della concessione per quella dell'Italia Centrale, la Società andrà esente dall'imposta sulla rendita e non avrà a pagare che l'imposta fondiaria; quest'ultima sarà valutata per i terreni

e fabbricati acquistati in base ai dati registrati sugli elenchi ufficiali all'epoca dell'acquisto, essa continuerà però a pagare l'imposta territoriale sulla cifra per la quale i terreni e le fabbriche acquistate per le strade figuravano ai pubblici catasti all'epoca dell'acquisto ».

Per queste due linee di strade ferrate adunque è concessa l'esenzione da tutte le imposte, tranne la prediale e anzi per questa è stabilito che non vada soggetta a variazioni od aumenti, ma sia qual era ai tempi che la Società fece l'acquisto dei terreni. Per la via ferrata V. E. l'esenzione secondo l'articolo 63 del capitolato approvato con legge 15 agosto 1857 è concepita nel modo seguente:

« Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, il lui est accordée pour le laps de 99 ans désignés à l'art. 25, l'autorisation de percevoir le prix des transports d'après les tarifs ci-dessus déterminés provisoirement et sur lesquels on ne pourra prélever aucun impôt. »

La Commissione della Camera dei Deputati aveva proposto di mutare le ultime parole nel seguente modo:

« Aucun impôt ne pourra être prélevé sur le prix des transports fixés par le présent cahier des charges. »

Ma il Ministro dei lavori pubblici ed il Presidente del Consiglio conte di Cavour si opposero a questa mutazione, la quale tendeva appunto a permettere che, come si vuol fare con la presente legge, si potessero imporre i trasporti, purchè si lasciasse intatto il prezzo dei trasporti stabiliti col capitolato di concessione.

Quella mutazione, dico, fu combattuta dai due Ministri, e non ammessa dalla Camera, e le ragioni addotte dai due Ministri nel combattere la proposta, furono appunto che lo scopo dell'articolo era di stabilire che neppure aumentando il prezzo della tariffa, non fosse lecito d'imporre i trasporti della strada ferrata V. E.; adducendo a sostegno di questa riduzione la concorrenza che doveva sostenere colle strade ferrate di altre nazioni trattandosi di una ferrovia essenzialmente internazionale, e inoltre, che, per circostanze speciali, quella Compagnia doveva considerarsi come bastantemente gravata dalle contribuzioni che pesano su tutte le società industriali.

A sfuggire la difficoltà proveniente da questo articolo della convenzione, due argomenti si mettono in campo: l'uno che non è questo il caso della presente legge, perchè con essa non si preleva una imposta sul trasporto; e in secondo luogo, ed è questo l'argomento principale, che in ogni caso delle ragioni delle parti decideranno i tribunali.

Non credo vi sia chi voglia seriamente sostenere la prima parte della questione intorno al prelevare o togliere sotto altre forme le imposizioni; poichè in materia così grave, credo che non abbiamo a far questione di parole, ma ad interpretare sinceramente lo spirito della convenzione.

D'altronde, in ogni caso, questa obbiezione riguarda la sola strada V. E. e lascia intatta la difficoltà per le ferrovie Lombarde e dell'Italia centrale.

D'altronde, l'articolo della Convenzione a ciò relativo, contiene a favore della Società V. E. due promesse distinte: colla prima « il lui est accordé pour le laps de 99 ans l'autorisation de percevoir les prix des transports d'après les tarifs ci-dessus déterminés; » colla seconda si stabilisce che su di essi « on ne pourra prélever aucun impôt. »

Ora, per la prima di queste due condizioni, i prezzi di trasporto stabiliti per convenzione non possono che per convenzione e di mutuo consenso essere mutati per la seconda, questi prezzi non possono essere gravati da imposta.

Supponiamo il caso, che la Società non approfitti della facoltà che le si fa di accrescere i prezzi di trasporto, come farà il Governo, che assunse l'obbligo di non imporre i prezzi attuali?

Ora, non solo secondo il testo attuale della legge, ma perfino secondo l'emendamento più stretto proposto dalla Commissione, e rigettato dalla Camera, i prezzi attuali non si possono gravare d'imposta. Ma si dirà; di questo decideranno i tribunali.

Credo che quando si tratta di così gravi questioni, nelle quali interviene la parola dei Ministri in Parlamento e l'autorità di una convenzione, noi non dobbiamo rimandare ciecamente soltanto la cosa ai tribunali, ma farci dapprima giudici noi medesimi, se nessun diritto sia lesa, nessun impegno preso dallo Stato, violato.

Concedo che non tutte le dichiarazioni dei Ministri in Parlamento hanno una forza obbligatoria per l'avvenire; ma certo le spiegazioni date in occasione della discussione di una legge non possono non avere forza grandissima, poichè l'adozione medesima della legge spesso dipende da queste spiegazioni, le quali se hanno forza di spiegare un articolo di una legge, molto più debbono averne quando spiegano il senso di una convenzione, perchè indicano quale fosse la precisa volontà dei contraenti.

Come si potrà concedere, che avendo i Ministri in Parlamento in occasione dell'approvazione di una legge dichiarato doversi intendere in un modo, vengano alcuni anni dopo a combatterla, dicendo essere al tutto diversa, anzi contraria la sua significazione? Ma in ogni caso, al di sopra dei cavilli dei legulei o delle ragioni del giureconsulto, grida più alto una voce, la quale dice, che la dignità o la buona fede non permettono di andare contro a quello che si dichiarò in modo formale dinanzi al Parlamento in occasione dell'approvazione della convenzione. E questa per parte nostra questione di dignità e di buona fede; e per lo non mi farò a dimostrarla con argomenti, perchè la dignità e la buona fede non si discutono, ma si sentono; e guai a quella nazione come a quell'individuo che le disconosce.

Se fosse necessario qualche argomento secondario in

appoggio di questo, che cre-lo superiore agli altri tutti, noterei che spesso ancora e sotto varie forme avremo bisogno del credito; che le nostre finanze sono tutt'altro che ristorate, che molti lavori di strade ferrate dobbiamo intraprendere; che altre convenzioni si hanno a stringere.

Ma se di quelle che abbiamo stretto, ora tentiamo di eludere i termini in cui furono convenute, qual credito vorliamo mantenerci?

Ma forse, dirà alcuno, potremo ammettere la presente legge, dichiarando, per maggior guarentigia, e per salvare la nostra fede, che essa non riguarda le strade ferrate alle quali è concessa esenzione. Se ciò si faccia, la legge diverrà, oso dire, inutile. Non computate le strade ferrate che godono dell'esenzione, poche altre rimangono, fuori di quelle appartenenti al Governo, e le poche che rimangono sono grandemente passive, come per esempio quelle di Biella ed Ivrea, per le quali non credo sia intenzione del Governo il fare un'apposita legge per gravarle di tassa.

In quanto a quelle del Governo, la legge è al tutto inutile, perchè mancherebbe perfettamente al suo scopo. E qui debbo notare una leggiera inesattezza che scorgo nella relazione della Commissione a questo proposito. Vi si dice che dagli oppositori della legge, si proponessero due modi diversi d'imposizione; per le strade ferrate dello Stato, l'aumento della tariffa, per le altre, un'imposta.

Non era questo lo scopo della proposta, ma mentre per le altre strade si domandava che non si gravassero di imposta, si dimostrava che questo non pregiudicava le finanze per le vie ferrate dello Stato, poichè queste può gravarle sotto altra forma.

Del resto non bisogna lusingarsi che il beneficio che il Governo spera ottenere da questo deciuo, sia tanto grande quanto presume, non solo per le eventualità che gli venga negato il diritto d'importare le società colle quali vi hanno patti speciali di esenzione, ma anche perchè gran parte dei trasporti sulle strade ferrate è fatto dal Governo per le proprie necessità civili e militari, ed in questo caso pagherà l'imposta a se medesimo.

Secondo i calcoli esposti dal Ministro medesimo nell'altro ramo del Parlamento, più del terzo dei proventi a grande velocità e per viaggiatori sulle strade ferrate appartiene alle ferrovie esercitate dallo Stato; se vi aggiungiamo le strade manifestamente passive, e per lo quali dal Governo è dovuto un supplemento d'interesse, si oltrepassa la metà, e se riteniamo che le rimanenti sono quasi esclusivamente quelle, le quali godono per contratto diritto dell'esenzione, vedremo che questa legge per una parte diventa del tutto inutile, per l'altra è contraria alle convenzioni stipulate.

Riassumendo adunque, conchiudo: questa legge per alcune poche strade del tutto passive è ingiusta, perchè, invece di colpire un beneficio, colpisce una passività; che per quello che per patto espresso col Governo sono immuni d'imposta, va contro la fede di precedenti

convenzioni e di formali dichiarazioni fatte dal Governo in seno al Parlamento; che per le strade dello Stato, è inutile, poichè si può ottenere lo stesso scopo senza bisogno di una legge: per tutte poi è sommamente inopportuna e dannosa, perchè in questi momenti dobbiamo cercare piuttosto ogni modo di promuovere e moltiplicare le comunicazioni fra le varie parti d'Italia, d'unificare in una parola e d'affratellare l'Italia, e non di mettere inciampi al conseguimento di questa suprema necessità della patria.

Senatore **Paleocapa, Relatore.** Io non avrò molto da rispondere all'onorevole Senatore Audiffredi; mi ha sollevato da questo peso il signor Ministro: aggiungerò solo che mi pare, che ove egli avesse con qualche attenzione letta la relazione dell'ufficio centrale, avrebbe trovato quelle risposte che io credo sufficienti a tutte le sue osservazioni; ed essenzialmente avrebbe trovato che tutti gli inconvenienti che egli attribuisce a questa legge non potrebbero veramente attribuirsi con sicurezza, se non se essa riguardasse i trasporti della piccola velocità. Ed il suo discorso è fatto come se la legge abbracciasse tutto il movimento delle strade ferrate. Se egli avesse, lo ripeto, esaminata la relazione, avrebbe trovato: che lo stesso ufficio centrale è penetrato ed ha riconosciuto, in principio, che, come aumentando la tassa sui generi di consumazione, si diminuisce la consumazione medesima, così aumentando i carichi che si portano sulle industrie, si diminuisce lo sviluppo di queste industrie.

Avrebbe osservato anche, che vi è pure riconosciuto che questa taccia di arrestare i progressi di qualunque riasi ramo d'industria e di scemare la prosperità pubblica, si può attribuire a quasi tutto le tasse. Onde se venissimo a prendere per norma questo principio, non imporremmo alcun genere di ricchezza. Ma l'ufficio centrale osservava che non bisogna esaminare questa proposizione strettamente, la quale, come dico, ci condurrebbe in genere a rifiutare ogni aumento d'imposta ed ogni introduzione d'imposta novella.

Ma venendo al fatto concreto, all'ufficio centrale parve di mostrare abbastanza chiaramente che non era da temere positivamente nessun danno, nessuno scapito nè agli interessi della società, nè al progresso dell'industria. E questo era basato principalmente su ciò, che il movimento a grande velocità non può trovare rivalità, mentre invece grandissima ne può trovare il movimento a piccola velocità. E non solo può trovare ostacolo grande nella rivalità, ma anche nella sola possibilità del trasporto.

Si sono anche indicate le ragioni di questo secondo assunto, e consistono essenzialmente in ciò che può darsi, che una merce possa trasportarsi a grandissima distanza con vantaggio grande, perchè il prezzo sul mercato da cui parte, aumentato di tutto il prezzo del trasporto, lascia ancora un margine sufficiente perchè la merce possa venderci sul mercato, in cui arriva, con profitto. Ma se voi accrescete la tariffa, ciò si rende impossibile; non potete più portare sul mercato quella

produzione, che con altre tariffe più basse avreste portato. Egli è appunto per ciò che l'ufficio centrale ha proposto al Senato, che fosse invitato il Ministero a fare una speciale esplicita dichiarazione, che questa sua tendenza ad aumentare le imposte, indotta dalla necessità dello Stato, non dovesse estendersi fino ad aumentare le tariffe della piccola velocità, perchè l'ufficio crede fermamente che ciò sarebbe inonesto.

Mi compiaccio di aver sentito che il Ministro si è oggi dichiarato precisamente per gli stessi principii. Ma lo ripeto: quanto al movimento della grande velocità io dico che non vi è niente a temere per questo piccolo aumento del dieci per cento. E dico che non vi è niente a temere, perchè non vi è nè l'argomento della temuta rivalità, che non può essere invocato per le persone, nè quello per certe merci che esigono un trasporto celerissimo; e quando mancano questi due argomenti, nulla può far credere che un aumento di tariffa possa far cessare e nemmeno diminuire il movimento. Sono già stati recati ad esempio alcuni casi per provare che codesto piccolo aumento nelle tariffe farà diminuire il movimento delle persone. Ma anche a ciò l'ufficio centrale ha già risposto.

In sostanza si crede possibile che qualche pedone sia men disposto a profittare della ferrovia dopo l'aumento, ma non mai che chi ha viaggiato in ferrovia vada a piedi per causa di questo aumento: le abitudini stabilite resteranno le stesse, secondo me.

Questo è quello che io potrei anche rispondere all'onorevole Senatore Vesme, perchè in sostanza egli non ripete che quegli argomenti che sono stati discussi nel seno dell'ufficio centrale, ai quali io mi sono industriato di rispondere, secondo le osservazioni che nell'ufficio centrale si facevano, e secondo quanto mi pareva di poter asserire anche per l'esperienza che ho avuto in questo esercizio.

Io dunque non saprei che ripetere quello che ho già detto nella relazione.

Un'osservazione egli ha fatto di più che non è stata toccata dall'ufficio centrale, e questa è sui diritti particolari delle società.

Ma l'ufficio centrale dice che non vuol toccare questo punto; lascia alle società il discutere le loro ragioni e presentarle davanti agli arbitri o davanti ai tribunali.

Quanto poi a ciò che ha detto essere stato discusso nella Camera dei Deputati quando si trattava della stipulazione della convenzione con la società Vittorio Emanuele io devo fare un'osservazione, tanto più che entrai anch'io in quella discussione, e mi sono anche opposto a che la Camera facesse la modificazione che voleva fare.

Ma io lo prego di osservare che questa modificazione era appunto pericolosissima perchè riguardava non solo la tariffa della grande velocità, ma in generale tutte le tariffe, è appunto per ciò che si è sostenuto essenzialmente la questione contro la Commissione della Camera che voleva introdurre quel mutamento.

La differenza dunque è grande, perchè, lo ripeto, quanto credo innocuo l'aumento che ora si domanda per la grande velocità, altrettanto crederei pericoloso l'aumento in qualunque misura fosse per la piccola velocità. Ed allora appunto si trattava tanto dell'una che dell'altra, di modo che se quel mutamento fosse stato introdotto sarebbe stato dichiarato apertamente che il Governo si manteneva libero di aumentare assolutamente ogni specie di tariffa e quindi anche quella della piccola velocità.

A tutto ciò non aggiungerò che poche parole per giustificarmi dall'osservazione che mi venne fatta di aver detto nella relazione che quattro uffici votarono in favore della legge ed uno solo votò contro.

Si dice che il Commissario del quarto ufficio doveva ricordare ed aveva ricordato forse che erano poco numerosi i convenuti all'ufficio medesimo, sta bene: ma io non credo di dovermi far carico di questo. Nominati i cinque Commissari, ci siamo uniti; io quindi li riguardavo come tutti rappresentanti i rispettivi uffici, nè credo mai si andasse indagando se pochi o molti membri fossero intervenuti nell'uno o nell'altro ufficio, perchè facendo così per il caso che pochissimi sono intervenuti, bisognerebbe farlo anche perchè molti o in medio numero sono intervenuti in altri uffici, e bisognerebbe di più scernere quelli che hanno votato in favore della legge e hanno incaricato il loro Commissario di difenderla, da quelli che forse, benchè la maggioranza dell'ufficio loro favorisce la legge, avrebbero pur votato contro di essa. Queste indagini non si debbono fare.

Io ho veduto tutti i rappresentanti degli uffici e doveva pensare che se uno avesse creduto di non esserlo si sarebbe astenuto o avrebbe dichiarato che il suo ufficio non ha nominato il Commissario; quattro dei Commissari assentirono alla legge, ed uno fu contro.

Senatore **Di Vesme**. Io ho a prendere atto della testimonianza del Senatore Paleocapa, allora Ministro dei Lavori Pubblici, che la intenzione del Ministero nel rigettare l'emendamento proposto dalla Commissione della Camera dei Deputati era appunto d'impedire che con un aumento alle tariffe si credesse poter imporre i trasporti della ferrovia Vittorio Emanuele. Ei dice che lo scopo dei Ministri in ciò fare, era principalmente che non si imponessero i trasporti a piccola velocità; ma ci basterà leggere le parole del contratto per conoscere che nessuna distinzione fu fatta nella convenzione, come non lo fu nella discussione.

L'articolo proposto dalla Commissione diceva semplicemente: « *Aucun impôt ne pourra être prélevé sur le prix des transports fixés par le présent cahier des charges.* » Invece fu approvato dalla Camera l'articolo primitivo che diceva: « *Pour indemniser.... il lui est accordé pour le laps de 99 ans désignés à l'article 25 l'autorisation de percevoir le prix des transports d'après les tarifs ci dessus déterminés provisoi-*

« rement sur lesquels on ne pourra prélever aucun impôt. »

Se la dichiarazione del Ministro era un'interpretazione legale della convenzione ed aveva forza di obbligare il Governo a non imporre i trasporti a piccola velocità, di necessità deve tale effetto estendersi ad ambedue, perchè nè nella convenzione, nè nelle spiegazioni date fu distinto tra i due generi di trasporto.

Le parole del relatore della Commissione servono sempre più a dimostrare, che la dichiarazione del Ministero in Parlamento in occasione dell'approvazione della convenzione, deve considerarsi in certo modo come parte della convenzione medesima, come una spiegazione necessaria del senso che alla medesima hanno voluto dare i contraenti.

Senatore Lauzi. Mi piace di prolungare questa discussione, e di parlare ancora nel senso nel quale hanno già parlato altri due Senatori, pure non posso a meno di farlo, affine di condurre la questione in un campo più ristretto, nel campo della pratica, da quell'altezza scientifica nella quale si sono aggirati i dotti Senatori che hanno parlato prima di me. Io tralascio di parlare del pregiudizio che potesse venire alla piccola velocità, perchè è già escluso dalla legge, come fu apertamente dichiarato. Non mi preoccupo nemmeno della grande velocità, per la quale accetto riverentemente la sentenza dell'onorevole Senatore Paleocapa, che ha detto che questa non soffre rivalità di sorta; ma mi preoccupo del movimento delle persone, il quale è quello che veramente va ad essere lesa dagli effetti della legge presente.

Io credo che non si possa revocare in dubbio da chi conosce le relazioni finanziarie dei singoli cittadini nei loro privati interessi, che più un servizio cresce di prezzo, trova sempre meno persone che ne approfittino, o almeno ne approfittino, ma in modo oneroso. Io credo per conseguenza, e rispettando l'opinione dell'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici il quale opina diversamente credo che realmente deve accadere una diminuzione negli introiti delle strade ferrate per effetto di questa nuova tassa. Questa diminuzione a mio credere deve accadere in due modi; prima di tutto per traslocazione, perchè un certo numero di persone che andava nella prima andrà nella seconda classe; un certo numero di persone che andava nella seconda classe si contenterà di viaggiare nella terza; credo poi anche che dalle terzo un certo numero di persone si dovrà astenere.

Io credo su questo punto, che quando nell'altra aula del Parlamento si è adottato un ordine del giorno, che parmi, sia stato anche accettato dal signor Ministro, col quale si eccitava a fornire dei vagoni di quarta classe, ossia stabilire una quarta classe, si sia con ciò pronunciata la condanna della legge; che si sia ammesso che realmente vi sarà un numero di persone che più non andrà nella terza classe.

Ora vengo a fare il calcolo, non dirò esatto (è un calcolo che ho fatto così a mio modo). Ho preso l'ultimo rendiconto delle strade ferrate dello Stato pubblicato nel

me-se di dicembre 1861, mi sono limitato a questo, perchè i rendiconti che si sono pubblicati per le altre linee, comprendono i viaggiatori in massa e non fanno distinzione da classe a classe, il che si è fatto nel rendiconto delle strade ferrate che sono esercite dallo Stato.

Ho trovato in questo che il numero dei viaggiatori sta nelle seguenti proporzioni: per un viaggiatore che viaggia nella prima classe ci sono nove viaggiatori della seconda, venti della terza.

Prendo un'altra cifra analoga e un poco più larga e calcolo senza aver dei rotti; faccio dunque la proporzione come 10 a 90 a 200; in totale saranno 300 viaggiatori. Ora se mi sono ingannato, i fatti mi daranno torto; ma per me sono persuaso che di quei dieci i due quinti, cioè quattro passeranno alla seconda, e di quei 90 circa che viaggiano nella seconda classe, non una gran quantità, un sesto, una quindicina passerà alla terza, ed ho poi supposto che dalla terza classe cesseranno di viaggiare un decimo appena di quelli che rimangono, meno di un decimo, 20 persone.

Fatto il calcolo su queste conclusioni, che a me paiono molto probabili, ne viene che l'introito aumentato di un decimo, di pochi centesimi di differenza (L. 17 30 in un caso L. 17 40 circa nell'altro) sarà presso a poco eguale anche dopo l'aumento del decimo; voglio aggiungere che ci sia esagerazione nel mio conto, come l'ufficio centrale ha ammesso che ci sia esagerazione nel profitto che lo Stato ricaverà da questa tassa; il rapporto dell'ufficio centrale lo dice apertamente: ora voglio supporre che altri esageri il mio, e che invece di essere il prodotto della tassa compensato dalla perdita ci sia ancora qualche guadagno; ma ad ogni modo lo Stato, impresario di strade ferrate, si troverà perdente della somma corrispondente alla tassa per le sue strade, si troverà perdente per la metà almeno su quelle delle quali ha l'esercizio, quantunque appartengano a private società. Lo Stato si è obbligato verso alcune società alla guarentigia di un determinato interesse, e se i proventi di quelle società diminuiscono, lo Stato potrà essere esposto a pagare di più per raggiungere la cifra degli interessi. In questa situazione non è soltanto la strada ferrata Vittorio Emanuele, ma lo stesso ufficio centrale ha dichiarato che ve ne sono anche altre. È vero che l'ufficio centrale sostiene che queste altre sono in tali condizioni che non hanno bisogno che lo Stato sopprima alla cifra d'interesse che ha garantito, ma queste strade ferrate potrebbero col tempo trovarsi in diverse circostanze ed avere bisogno del soccorso del Governo; quindi vi è, per lo meno, un danno eventuale per lo Stato.

Ma, qui non finiscono le difficoltà; lo Stato paga per alcuni pubblici funzionari o dignitari il prezzo di trasporto alle società private, egli paga pure nell'indennizzo ai testimoni che vanno alle Corti d'assise il prezzo di trasporto sulle strade ferrate; tutte queste perdite si contrappongono in modo, se non pari, di poco maggiore, al prodotto che il Governo avrà dalla tassa; e non avrà, come aveva stabilito dapprima il lucro di 4 milioni,

ma il reddito della tassa si ridurrà a poche centinaia di millo lire.

Per questo motivo non opino sia prezzo dell'opera per uno scarso ed incerto guadagno disturbare i cittadini, e fare ostacolo al movimento di persone per la gravissima necessità in cui si trovano i medesimi di viaggiare per lo Stato e di percorrere grandissime distanze.

Ho lasciato da parte certi scrupoli che avea su questa legge, e attenendomi al solo argomento che mi ponete innanzi, *abbiamo bisogno di denaro*, vi dico; se con tale tassa si ottenesse una somma sufficiente, io voterei per la legge.

Ma io sono persuaso che questa tassa incomoda i cittadini senza dar prodotto corrispondente, e per questo voterò contro.

Senatore **Paleocapa**. Domando la parola.

Presidente. Il relatore dell'ufficio centrale ha la parola.

Senatore **Paleocapa**. Farò prima una osservazione sull'argomento del signor Vesme; il quale ha detto che siccome nelle discussioni della Camera elettiva relative alla concessione Vittorio Emanuele di cui egli ha intrattenuto il Senato e nella quale è stata respinta la proposizione della commissione della Camera stessa che avrebbe voluto che si lasciasse un articolo con cui si manteneva in piena facoltà il Governo di alzare le tariffe, egli ha detto: là non si è mai parlato di distinzione fra le tariffe della piccola e della grande velocità, in conseguenza non si è voluto fare la distinzione di cui ho parlato io.

Ma questo argomento fu invece in favore del mio assunto. Il Ministero di allora si oppose ad un cambiamento nella convenzione V. E. che avrebbe autorizzato ogni tassa e quindi ogni aumento di tariffe e perciò anche di quelle della piccola velocità, contro la tassazione della quale e contro il conseguente aumento delle sue tariffe, io crederò sempre di dover fare la più viva opposizione. Quanto poi al diritto che potesse venire alle società da una discussione della Camera, sarà cosa da decidersi dai tribunali i quali vedranno se hanno da giudicare sul testo della legge o veramente sulle discussioni che sono sorte nella occasione che questa legge era presentata.

Dirò poi, che rispetto alla grande velocità la legge attuale stabilisce i modi di compenso da darsi alle società: dunque credo, che anche quelle società che avranno nei loro patti speciali di convenzione l'assicurazione di non vedere prelevata nessuna parte dei loro proventi dalle imposte, non potranno reclamare: ora se si potesse fare altrettanto per la piccola velocità, io dico, che non vi sarebbe stato motivo nemmeno pel caso accennato relativo alla Società V. E. di fare opposizione in nessun modo; ma appunto perchè sulla piccola velocità il dare adito ad aumentare le tariffe non compenserebbe punto le società perchè con questo aumento delle tariffe cesserebbe la possibilità di fare dei trasporti quali

possono farsi colle tariffe più basse; perciò io dico, si doveva allora fare una opposizione generale, si doveva fare opposizione ad una norma secondo la quale si autorizzava il Governo ad imporre tasse in generale su tutti i trasporti; e non vi sarebbe stata ragione di farla se si fosse trattato esclusivamente di imporre la grande velocità.

Quanto alle osservazioni fatte dall'onorevole Senatore Lauzi, esse rientrano nella discussione antecedente: non me ne occuperò quindi se non per osservare che egli fa un computo, ed altri può farne un altro affatto diverso, le sue non sono che vaghe supposizioni.

Vediamo ora se ci sia fondamento a credere che, perchè si è fatto un aumento di tariffe vi debba essere un traslocamento notevole da classe a classe. Io non lo credo.

Vi sarebbe motivo di crederlo se se ne aumentasse una sola e non le altre: so per esempio si aumentasse la 2.a e non la 3.a classe: si potrebbe dire: si alzò tanto la 2.a classe che conviene andare nella 3.a: va bene. Ma quando si sono elevati i prezzi di tutte e due, e nello stesso modo, perchè dobbiamo credere, che quelli che trovano conveniente stare nella 2.a classe piuttosto che nella 3.a, vorranno adesso passare nella 3.a perchè si è fatto un aumento alla 2.a, mentre un proporzionale aumento è stato fatto anche alla 3.a?

La grande sproporzione che corre nel numero dei viaggiatori dall'una all'altra classe è tale che io credo, che veramente non c'è niente a temere a questo riguardo.

Secondo il conto, che ha fatto l'onorevole Senatore Lauzi e nel quale io credo non siasi discostato molto dal fatto; sopra tre viaggiatori di 1^a classe, ve ne saranno 27 o forse da 29 a 30 nella seconda; e nella terza da 65 a 70, quindi con così grande sproporzione che omai esiste, io credo che altro spostamento non nascerà, tanto più che l'aumento di tariffa si fa per tutte le classi.

In questo proposito è stato citato anche un caso del 1855 dove si è portato la tassa di terza classe da 4 centesimi a 5. Nel 1856 si è trovato una grandissima diminuzione di numero nella terza classe, e per conseguenza anche una diminuzione di prodotto nella classe stessa, dunque si è concluso, si è fatto una perita.

Qui debbo osservare, che i conti sono stati giusti, ma non sono stati compiuti. Prima di tutto questa enorme perdita della terza classe, si è andata poco a poco estinguendo. È evidente che quando si aumenta di un tratto una tassa notevolmente, come è succeduto allora e non soltanto del 10, ma del 25 per cento, deve nascere una sosta nel concorso, e questa sosta è successa, ma a poco a poco si è andata perdendo.

Ma ciò non basta: ciò, che importa si osservi di più è che questa grande diminuzione della terza classe non va tutta attribuita alla detta sosta ma in parte ad uno spostamento di classe, e perchè? perchè portando da 4 a 5 centesimi la tassa di terza classe e restando a 7 quella

di seconda, la minor differenza fra queste due classi ha fatto sì che quelli che avevano i mezzi di andare in seconda, ma che fin allora erano andati in terza per la gran differenza di prezzo, d'allora in poi andarono in seconda. Ed è perciò che nel 1856 circa 100 mila viaggiatori di più andarono nelle seconde classi; e quindi dalla diminuzione di numero dei viaggiatori di terza ne è derivato l'aumento di numero di quelli di seconda, e la somma dei prodotti di quelle due classi anche nel 1856 fu più grande di quanto era coll'antecedente sistema. Ecco perchè vorrei che si facesse questa distinzione; il temere grandi traslocamenti dall'una all'altra classe è giusto quando si aumenta una classe senza aumentare le altre; ma quando si aumenta di poco e su tutte proporzionalmente, dislocamenti non sono a temere. E ciò poi tanto meno nel nostro paese ove troviamo così pochi che viaggiano in prima classe, per guisa che non rappresentano che il 3 per 0,0 dei viaggiatori. E nella seconda classe stessa non rappresentano che circa il 30 per 0,0, onde alla terza ne rimane 67 circa per 0,0. Perciò io non credo che nemmeno l'argomento dei dislocamenti possa far temere un danno.

Senatore **Lauzi**. Io voglio solamente far osservare all'onorevole signor relatore che, quantunque siano state aumentate tutte le classi, da questo aumento di classi viene pur tuttavia a risultare una differenza più forte che prima non fosse. La differenza fra 7 70 e 11 è maggiore che non fosse la differenza fra 7 e 10; per conseguenza tutti coloro che viaggiano con famiglia o per necessità, e cercano di fare la maggiore economia, in riguardo appunto di questa differenza, avranno una ragione di più, e non una di meno, di traslocarsi nella classe inferiore, in quanto che la differenza è maggiore.

Sicuramente, io rispetto altamente l'opinione del Senatore Paleocapa, ma non posso rinunciare a questa mia opinione, che è fondata sovra un calcolo fatto come si vuole, e che io non pretendo di dare come un teorema, ma che pure credo appoggiata all'esperienza.

Mi permetterò di osservare all'ufficio centrale, che là dove nel rapporto intende giustificare questa sua opinione, che cioè non ci sarebbe troppa diversità nel rapporto e nel numero delle persone che viaggiano, esso ha preso per esempio, la minima somma possibile. Ha detto cioè: che cosa è mai pagare 55 centesimi invece di pagarlo 50? Si tratta di un soldo! Ha preso quindi per punto di mira il minimum. Poichè io non credo che le persone che sogliono andare a piedi, vadano in via ferrata quando la distanza è minore di 10 chilometri. Pure accetterò anche la minore distanza. Qui l'ufficio centrale ha detto: che cosa è mai la differenza? Un soldo! E un soldo è poi una tenue spesa per tutto il modo!

Ma quel campagnuolo che viaggia, che va al mercato per i suoi affari, non viaggia una volta all'anno, viaggia una volta, due e tre la settimana, il soldo lo paga nell'andata e ritorno, di modo che, supponendo anche

che il percorso comune, il che non posso ammettere, non fosse che 10 chilometri e la differenza della loro tariffa fosse di un soldo, questi soldi si moltiplicano, e per un uomo della campagna quattro, sei, otto soldi rappresentano dei piccoli articoli del suo budget, rappresentano il tabacco che fuma o che fiuta, rappresentano il bicchiere di vino col quale si rinfocilla, e tante altre piccole cose che per gli onorevoli Senatori sembrano piccolissime, ma che per la gente di campagna hanno abbastanza d'importanza.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Il Ministro dei Lavori Pubblici ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Io ho chiesto la parola unicamente per notare due fatti relativi ad alcune asserzioni degli onorevoli oppositori.

Relativamente a quello che diceva l'onorevole Senatore Lauzi intorno all'importanza dei trasporti governativi sui quali diventerebbe illusoria la imposta, senza avere in questo momento altri dati, prendo quelli che a caso mi capitano sott'occhio e trovo che per la Società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia centrale arrivano a 755,000 lire sopra una totale entrata di 6,500,250 lire, e per le strade Livornesi vanno a 206,000 sopra 3,126,500 lire d'introito.

Ho voluto avvertire questo, perchè forse l'osservazione dell'incasso da una parte e del pagamento dall'altra avrebbe potuto fare una impressione non buona sull'animo dei signori Senatori.

Osserverò poi che anche nell'altro ramo del Parlamento si parlò dei gravi ostacoli che questa legge avrebbe elevati al consolidamento del nostro credito in materia d'intraprese di strade ferrate, e fra gli altri da qualunque fu manifestato il timore che questa imposta potesse nuocere all'attuazione della concessione della strada ferrata di Savona, perchè appunto era vicino il giorno nel quale i concessionarii dovevano decidersi per l'accettazione.

Se vi era concessione per la quale questo timore dovesse essere grave, egli era certamente per quella in quanto che non vi è neppure garanzia di un minimo d'interesse, ma semplicemente una sovvenzione per il capitale che gli azionisti spenderanno.

Ebbene, circa 10 o 12 giorni dopo che la legge era stata votata, e così quando si conoscevano le disposizioni di un ramo del Parlamento favorevoli a questa legge, il Senato sa con qual piacere abbiamo veduto il grande successo che questi titoli hanno avuto sopra i mercati di Londra.

Varie voci. Ai voti, ai voti!

Presidente. Interrogo il Senato se vuol chiudere la discussione generale.

Chi vuol chiudere la discussione generale si alzi.

(La discussione generale è chiusa).

Senatore **Nazari**. Domando la parola.

Presidente. Sulla discussione generale?

Senatore Nazari. Una parola sulla discussione generale.

Presidente. Ma il Senato l'ha dichiarata chiusa.

Voci. È chiusa, è chiusa.

Senatore Nazari. Non ho che a dire due parole...

Presidente. Se il Senato vi acconsente.....

Voci diverse. Parli, parli!

Presidente. Il Senatore Nazari ha la parola.

Senatore Nazari. Il dubbio se sia facoltativo al Governo d'imporre questa tassa alle società private secondo me è più grave di quello che possa sembrare. Mi pare che il Parlamento si esponga al pericolo che la sua deliberazione sia poi esautorata da un giudizio dei tribunali ai quali le società private dovrebbero ricorrere.

Io proporrei per conseguenza di aggiungere una parola la quale metterebbe in salvo la dignità del Parlamento e sarebbe questa *salvi gli effetti giuridici delle convenzioni private.*

Presidente. Questo emendamento potrà aver luogo nella discussione degli articoli.

Leggo l'articolo 1.:

« Art. 1. A cominciare dal 1 aprile 1862 una tassa del 10 per 0/0 è stabilita sul prezzo di trasporto dei viaggiatori, non che sul prezzo del trasporto dei bagagli e merci d'ogni genere a grande velocità su tutte le strade ferrate del Regno esercitate sia dallo Stato, che dall'industria privata. »

A questo articolo l'ufficio centrale propone di cambiare la frase dal 1. aprile in quella dal 1. maggio. Questa mutazione però sarebbe determinata da quella che propone l'ufficio medesimo all'articolo successivo, che leggerò egualmente indicandone le modificazioni per poi rileggere gli articoli, ed entrare nella loro discussione particolare.

« Art. 2. È data facoltà a tutte le amministrazioni delle strade ferrate del Regno di accrescere le loro tariffe dell'ammontare della tassa nuova determinata al precedente articolo. »

Su questi l'ufficio centrale propone una modificazione con due diverse redazioni.

L'una in questi termini:

« È data facoltà a tutte le Amministrazioni delle strade ferrate del Regno di accrescere le loro tariffe di un decimo. »

« Dalla tassa però di cui all'articolo 1, andrà esente il maggior prodotto ottenuto mercè questo aumento delle tariffe; la tassa cioè non sarà applicata che alle dieci undicesime parti del prodotto totale. »

L'altra redazione sarebbe la seguente:

« È data facoltà a tutte le Amministrazioni delle strade ferrate del Regno di accrescere di un nono le loro tariffe attuali. »

Queste modificazioni riagirebbero sull'articolo 1 e produrrebbero la detta mutazione. Prego il signor Ministro a voler dire se le accetta.

Ministro dei Lavori Pubblici. Accetto la modificazione proposta all'art. 1 non solo per il motivo a cui

ha accennato l'onorevole signor Presidente, ma anche per un altro del quale mi ha fatto avvertire verbalmente l'onorevole signor relatore, che cioè il 1 maggio è l'epoca in cui si pubblicano i nuovi Orari delle strade ferrate, e che al 1 aprile riuscirebbe anche incomodo e dispendioso il pubblicare le nuove tariffe.

Per questo motivo pratico accetto ben volentieri la modificazione all'art. 1.

Quanto a quelle dell'art. 2 accetterei la prima delle due proposte. Solo mi permetterò, quando verremo alla discussione di quell'articolo, di proporvi qualche leggiera modificazione.

Presidente. Allora rileggerò l'art. 1 modificato dall'ufficio centrale, a cui annuisce il signor Ministro dei lavori pubblici, per aprire sopra di esso la discussione particolare.

« Art. 1. A cominciare dal 1 maggio 1862 una tassa del 10 per cento è stabilita sul prezzo di trasporto dei viaggiatori, non che sul prezzo del trasporto dei bagagli e merci d'ogni genere a grande velocità su tutte le strade ferrate del Regno esercitate sia dallo Stato, che dall'industria privata. »

Se nessuno domanda la parola, lo metto ai voti.

Chi lo approva sorga.

(Approvato).

« Art. 2. (V. sopra).

Qui vengono le due varianti che proporrebbe l'ufficio centrale.

Il signor Ministro ha detto di accettare la prima, la quale sarebbe in questi termini:

« È data facoltà a tutte le amministrazioni delle strade ferrate del Regno di accrescere le loro tariffe di un decimo; »

« Dalla tassa però di cui all'art. 1 andrà esente il maggior prodotto ottenuto mercè questo aumento delle tariffe; la tassa cioè non sarà applicata che alle dieci undicesime parti del prodotto totale. »

Il signor Ministro si è riservato di farvi una modificazione.

Senatore Farina. Domando la parola.

Ministro dei lavori Pubblici. Proporrei una leggerissima modificazione che crederei dover raggiungere lo scopo.

Per maggior chiarezza leggerò l'art. 2.

« È data facoltà a tutte le amministrazioni delle strade ferrate del Regno di accrescere le loro tariffe di un decimo. »

« Dalla tassa però di cui all'art. 1 andrà esente il maggior prodotto ottenuto mercè questo aumento delle tariffe... »

Il Governo preleverebbe a titolo d'imposta la undecima parte del prodotto totale dei trasporti, risultante dalle tariffe aumentate di un decimo.

È per maggior chiarezza, ed anche perchè si rietta aumentate di un decimo, perchè se si fossero aumentate di meno che un decimo si percepirebbe il 10 0/0, detratto il prodotto dell'aumento.

Senatore Paleocapa. Io credo di poter francamente dire che l'ufficio centrale l'accetta perchè in sostanza tende allo scopo. Lo scopo dell'articolo è di fare che non si tocchi nulla del prodotto appartenente alle società nella presunzione che l'imposta tassa non diminuisca il movimento della grande velocità.

Presidente. Il Senatore Farina ha la parola.

Senatore Farina. Le osservazioni che sto per presentare non si riferiscono alla seconda parte, ma bensì alla prima dell'emendamento presentato dall'ufficio centrale.

Qualunque sia stato l'intendimento dell'ufficio medesimo certo si è che le espressioni delle quali si è servito abbracciano un concetto assai più vasto di quello che il Relatore medesimo gli assegnava.

Infatti mentre il Relatore dell'ufficio centrale faceva conoscere, come l'intendimento dell'ufficio nell'accordare facoltà alle società di accrescere le loro tariffe si riferisse ad un semplice compenso per dir così delle somme che esse dovevano sborsare a titolo di tassa al Governo, le espressioni delle quali si è servito rispondono ad un concetto molto più esteso, giacchè accordano una facoltà di aumentare non solo le tariffe relative alla grande velocità, ma in genere tutte quelle di cui sono dotate le compagnie delle ferrovie.

A fronte di questa inesattezza di espressione la quale attribuirebbe pure un diritto assai più esteso di quello che si ha in animo di accordare, io stimo necessario di meglio precisare l'idea, e conseguentemente crederei opportuno, anzi, meglio che opportuno, necessario, a scanso di inconvenienti, di aggiungere al paragrafo 1 dell'emendamento la espressione seguente: « di accrescere le loro tariffe *relative alla grande velocità* di un decimo ». Quest'aggiunta non la che meglio spiegare, se non erro, il concetto espresso e dal signor Ministro e dall'ufficio centrale, e credo che essa risparmierebbe inoltre molte questioni che potrebbero sorgere.

Senatore Paleocapa. Trovo ragionevolissimo quanto fu esposto dall'onorevole Farina; per parte mia dichiaro di accettarlo e credo che anche i miei colleghi non avranno difficoltà di aderire, perchè ciò non è che una più chiara espressione del concetto dell'ufficio centrale. Faccio solo osservare, per mia giustificazione, che siccome il secondo articolo si riferisce all'aumento di tariffa di cui si concede il diritto alle Società, perchè si compensino dell'imposta messa, e siccome l'imposta messa è semplicemente sulla grande velocità, così mi era parso che a togliere ogni dubbio bastasse indicare tale facoltà di aumentare la tariffa di un decimo senz'altra dichiarazione.

Ma siccome le osservazioni del signor Farina sono giustissime, e che il suo emendamento non fa che precisare più positivamente che cosa possono o non possono fare le società, così l'ufficio centrale le accetta.

Senatore Farina. Il Ministro l'accetta?

Ministro dei Lavori Pubblici. In massima le accetto.

Desidererei però poterne leggere la redazione.

Senatore Farina. Si tratta di ripetere l'espressione dell'art. 1.

Ministro dei Lavori Pubblici. Si potrebbe adottare la dizione dell'articolo quale fu votata dalla Camera dei Deputati, che è la seguente:

« È data facoltà a tutte le amministrazioni delle strade ferrate del Regno di accrescere le loro tariffe dell'ammontare della tassa nuova determinata dal precedente articolo. »

Presidente. Mentre il signor Senatore Farina redige il suo emendamento, darò la parola al sig. Di Revel.

Senatore Di Revel. L'osservazione che intendo muovere riguardo a questo articolo, ha per oggetto di chiarire un dubbio che mi è sorto alla lettura del medesimo.

Io veggio che con esso è data facoltà alle amministrazioni delle strade ferrate del Regno di accrescere le sopradette tariffe dell'ammontare della nuova tassa determinata dalla precedente disposizione.

Io domando se questa facoltà sia tassativa, se cioè le Società o altra amministrazione qualunque debbano o non aumentare la loro tariffa e portarla addirittura al 10 per cento di più, o se sia loro facoltativo di fare quegli aumenti che stiano nei limiti autorizzati dalla legge.

Io non so quale sia il pensiero del legislatore proponente questa legge, a me pare però che trattandosi appunto di dare alle Società, alle amministrazioni delle strade ferrate il mezzo di compensarsi di quel decimo che lo Stato loro domanda, convenga altresì lasciar ad esse quella latitudine che è necessaria, perocchè esse sole sono in condizione di ben conoscere se convenga di fare aumenti o non in modo assoluto, del 10 per cento alle loro tariffe.

È mio avviso che non dobbiamo fare i tutori delle amministrazioni. Quando il Governo domanda il 10 per cento di loro la facoltà di crescere la tariffa del 10 per cento. Ma forse vi sarà una società la quale creda di sua maggior convenienza non fare aumento alla tariffa, oppure creda che a vece di fare aumento del 10 per cento, le basti il 5; e che le convenga farlo più su di una classe che su d'altra di viaggiatori.

Ciò non dovrebbe essere proibito, anzi dovrebbe essere in facoltà delle amministrazioni.

Ma se noi prendiamo i termini con cui è redatto l'articolo secondo della legge, pare che sia addirittura il 10 per cento che debbe aver luogo, perocchè ivi non si parla punto della possibilità di variare la tassa delle varie classi di viaggiatori.

Per tali motivi io crederei che l'articolo 2°, di cui ora si tratta, dovesse modificarsi in questo modo:

« È data facoltà a tutte le amministrazioni delle strade ferrate del regno di accrescere le loro tariffe entro il limite dell'ammontare della tassa nuova determinata dal precedente articolo ».

Con questo mi pare che si lasci alle società la libertà di poter regolare le loro tariffe secondo la loro conve-

nienza. Ciò non riguarderà, se vuoi, le strade ferrate amministrate dallo Stato; ma quanto alle amministrazioni particolari, se talune di esse reputi di sua convenienza il fare alle tariffe delle varie classi de'viaggiatori quei cambiamenti che crederà opportuni, parmi che non le si debba togliere questa facoltà.

Ministro dei Lavori Pubblici. Accetto ben volentieri quest'emendamento, in quanto che le parole pronunziate dal Senatore Di Revel non sono che l'espressione dell'opinione del Governo.

Presidente. La parola è accordata al Senatore Paleocapa.

Senatore Paleocapa, Relatore. Io non voglio che osservare, che siccome è detto « è data facoltà », così mi pare che non era imposto obbligo alle società di aumentare del decimo.

Il Senatore Di Revel dice, che si è data facoltà di aumentare del decimo, ma che non fu dichiarato che potranno aumentare meno del decimo. A me pare che questo fosse già di per sè inteso: se il Governo acconsente che le società aumentino del decimo, lo consente nel loro proprio interesse, e ciò perchè si rivalgano di quello che viene loro tolto; ma mi pare che se loro converrà meglio di mettere tariffe più basse, il Governo certamente non l'impedirà.

Ad ogni modo mi sembra che potrà dirsi essere la facoltà concessa sino all'aumento del decimo.

Senatore Montezemolo. Concorro nell'opinione manifestata tanto dall'onorevole Senatore Di Revel, quanto dal signor Ministro e dal Relatore dell'ufficio centrale circa la convenienza della proposta modificazione. Però vorrei fare un'osservazione sull'applicabilità sua.

La legge dice che si consente alle amministrazioni delle strade ferrate di accrescere le loro tariffe di un decimo.

Se una Amministrazione volesse diminuire la tariffa della prima classe o invece di aumentarla del 10, di accrescerla solo del 5; per compensarsi, converrebbe che portasse al 7 1/2 l'aumento per quelle della seconda e terza classe.

Se vorrà avere un aumento d'entrata del 10, converrà che accresca le tariffe d'un decimo in allora sarà nei limiti della legge.

Ma se potrà colpire solamente la terza classe suppongasi di 5, non ha più allora il 10 dell'entrata.

Vorrei che, se il pensiero dell'onorevole Senatore di Revel al quale d'altronde m'associa, è accettato, si combinasse in modo da non portare poi delle incertezze nei termini della legge.

Senatore Di Revel. Io veggio che il principio è ammesso dal signor Ministro e dall'ufficio centrale che questa facoltà non è tassativa, e che perciò si avrà la facoltà di aumentare le tariffe sino a quel limite, e non assolutamente in quel limite.

Io lo dico schietto. Il mio articolo era compiuto, e forse dal modo in cui l'aveva redatto, la questione sollevata dall'onorevole Senatore Montezemolo rimaneva risolta.

Non ho insistito perchè già vedevo che altra redazione era proposta: ma la mia, se male non m'appongo, esprimeva sufficientemente quest'idea.

Il mio articolo era così concepito:

È data facoltà a tutte le amministrazioni delle ferrovie del Regno di accrescere le sopradette tariffe entro i limiti dell'ammontare della tassa nuova determinata dal precedente articolo.

La tassa non colpisce il prodotto dell'aumento.

Con quest'aggiunta era chiarito che qualunque aumento, fosse questo del 10 o del 5 oppure del 3, non era colpito.

Presidente. Intende l'onorevole Senatore Di Revel di fare una nuova proposta?

Senatore Di Revel. Ho detto questo solo per rispondere al Senatore di Montezemolo, e per dimostrare come la locuzione dell'articolo da me redatto fosse più compiuta.

Io non andava a cercare se si fosse dalle società imposto più il 5, che il 7 1/2, o il 10. Dicevo solo che la tassa non colpisce il prodotto dell'aumento. Dunque quello che è aumento sia esso del 5, del 7, o del 10 non è colpito dalla tassa.

Mi parve che questa locuzione fosse chiara; però avendo vedute altre modificazioni, non ho voluto incepparne l'andamento; ma ora essendo sorta difficoltà al riguardo, ho potuto convincermi che la mia aggiunta chiarirebbe meglio la cosa.

Senatore Paleocapa. Io sono in dubbio circa alla espressione della proposta Revel: « la tassa non colpisce il prodotto dell'aumento. Bisognerebbe stabilire che cosa sarà il prodotto derivante dall'aumento: lo credo veramente che per esser chiari bisogna fissare che cosa si impone sul prodotto finale che può anche essere fatto maggiore o minore per circostanze estranee alla mutata tariffa. Come faremo noi a dire: questo è il prodotto dipendente dall'aumento delle tariffe? Come potrà dirsi che l'aumento di prodotto che s'è calcolato ottenere coll'aumento delle tariffe, si è infatti ottenuto? Come si fa a discernere l'aumento procedente da questa causa da quello che proceda da causa diversa. Ed è per questi motivi che io ho creduto e crederei tuttavia più semplice che la tassa si commisurasse sul prodotto complessivo totale della grande velocità.

Quanto alle osservazioni dell'onorevole Montezemolo io dirò che la modificazione proposta dal Senatore Revel non possa trarre nell'inconveniente da lui notato, perchè quando si dice: « Le Società potranno imporre dentro quei limiti » vuol dire che non possono alzar di più le tariffe qualunque siano di prima, seconda o terza classe. Le Società non possono sorpassare le tariffe concesse, possono solo arrivare al massimo fissato dalla legge. Quindi se piacesse loro non arrivare a questo massimo in alcune parti non ne verrebbe per questo che avessero diritto per compensarsi di sorpassarlo in altre parti. Quindi quando si dice che possono aumentare le tariffe sino a quel limite ossia, come vorrebbe l'onorevole Revel, dentro quel limite, mi pare

che non ci sia pericolo d'indurre equivoci o false applicazioni della legge.

Presidente. L'emendamento proposto dal Senatore Farina è così concepito....

Senatore **Farina** (*interrompendo*) Perdoni. Domanderei di fare un'altra proposta. E sarebbe di rimandare il mio emendamento, ed anche le osservazioni dell'onorevole Revel all'ufficio centrale, per riferire domani su queste modificazioni, sulla cui sostanza in massima siamo tutti d'accordo; ma non però nel modo di formulare. Parmi dunque opportuno che l'ufficio centrale le esamini, e d'accordo ne formoli l'articolo, perchè così s'eviterà l'inconveniente di una redazione forse meno pensata.

Ministro dei Lavori Pubblici. Non abuserò della bontà del Senato, ma osserverò che mi parrebbe inutile il rinvio, giacchè mi pare che siamo d'accordo.

L'art. 1. spiega chiaramente il concetto dell'art. 2 in quanto che non si dice sopra il prodotto dei trasporti a grande velocità, sulla rendita proveniente dai trasporti a gran velocità: allora trattandosi di rendita complessiva starebbe precisamente il dubbio mosso dall'onorevole Senatore Montezemolo; ma si tratta qui di stabilire questa tassa del 10 per cento sul prezzo di trasporto dei viaggiatori non che sul prezzo del trasporto dei bagagli e merci d'ogni genere a grande velocità ecc. Ora egli è evidente che è sopra tutti i singoli prezzi che sono pagati dagli utenti delle strade ferrate che si deve percepire il 10 per cento.

Qui mi pare sia chiaramente detto sul prezzo.

Cosa vuol dire prodotto? È il complesso dei prezzi, laddove il prezzo è quel che ognuno paga in remunerazione del servizio che gli viene prestato. E in conseguenza mi pare che non ci sia caso che si possa riguadagnare quello che si perde su di una classe aumentando i prezzi di un'altra classe.

In quanto a quello che proponeva il Senatore Di Revel, io credo che andrebbe troppo oltre sulla via nella quale l'ufficio centrale ha proceduto, fermandosi secondo me là dove doveva fermarsi. L'ufficio centrale, cioè ha voluto evitare il caso che mediante questo prelevamento dell'imposta si venisse a non conseguire lo scopo che l'articolo 2 vuole, cioè che non ci sia diminuzione del prezzo che potranno percepire le società, diminuzione al disotto del massimo della tariffa consentita dai capitoli; siccome la redazione del Ministero poteva lasciare un dubbio in questo proposito, l'ufficio centrale ha saviamente voluto che anche questo dubbio fosse rimosso; ma finchè non si venga per l'applicazione dell'imposta ad incorrere in codesto inconveniente, io credo che non ci sia motivo per non imporre anche il leggiero aumento che si fece al di sopra del 10 per cento.

Se non ho male interpretato la relazione dell'ufficio centrale, credo che tale sia il suo intendimento.

Senatore **Di Revel.** Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Di Revel.** Io desidero dare una spiegazione all'onorevole relatore dell'ufficio centrale.

Io non ho mai inteso che si debba prendere il prodotto attuale delle strade ferrate come base oltre la quale non si debba imporre il 10 p. 0,0; sono ben lontano da questo; ogni amministrazione di strade ferrate dichiarerà che aumenta la tariffa, l'una del 5, l'altra del 7, l'altra del 10 0,0. Proponeva l'ufficio centrale di detrarre il 10 0,0; ed io dico, su quelle tariffe sulle quali avete fatto l'aumento del 5 p. 0,0, detrarrete questo prodotto del 5 p. 0,0; su quelle che avete fatte l'aumento del 7 p. 0,0 detrarrete egualmente questo 7 p. 0,0 prima di applicare la tassa del 10 p. 0,0 e così di seguito. Io vengo assolutamente nel sistema dell'ufficio centrale.

Io non ho inteso mai di prendere per limite del prodotto tassabile la rendita delle strade ferrate per trasporti dei viaggiatori e delle merci a grande velocità; ho inteso solo di non tassare la tassa, di non fare quello che ha proposto che non si facesse l'ufficio centrale, cioè di non prendere la tassa anche sulla tassa che le società hanno autorità di imporre.

Ad ogni modo poi convergo con l'onorevole Senatore Farina che, forse per spiegare meglio questa idea, se è divisa dal Senato, sia meglio concertare una redazione, la quale sia ad un tempo chiara, e non lasci luogo a questioni.

Senatore **Martinengo.** Se non ho mal capito parmi che l'onorevole Senatore Di Revel cambierebbe tutto alla somma, che intenderebbe percepire lo Stato, il quale vorrebbe imporre ai viaggiatori e alle merci a grande velocità il 10 per 0,0.

Se una società volesse limitarsi ad aumentare un quinto, lo Stato sarebbe perdente di quel tanto che egli voleva aumentare. Domanderei a questo riguardo uno schiarimento.

Senatore **Arrivabene.** Mi sembra pure che questi emendamenti lascino qualcosa a desiderare e che non si possa votare la legge questa sera. Proporrei perciò che gli emendamenti tutti fossero rimandati all'ufficio centrale, e che la discussione fosse aggiornata a domani.

Presidente. Interrogo il Senato se aderisce alla proposta del rinvio all'ufficio centrale, affinchè col concorso anche del signor Ministro si possa decidere in questa sottile e importante disquisizione ciò che si debba adottare come testo finale. Se il rinvio fosse adottato, io pregherò l'ufficio centrale e il signor Ministro, nel caso che ciò sia possibile, di radunarsi domattina, perchè potesse il seguito della discussione portarsi alla seduta di domani.

Comincio a mettere ai voti il rinvio: Chi intende che sia rinviato all'ufficio centrale l'esame della questione sollevata oggi sull'articolo 2, voglia sorgere.

(Approvato).

Rimane a vedere se domani l'ufficio centrale potrebbe radunarsi a preparare il lavoro, perchè nell'entrata della adunanza alle 2 si continuasse la discussione di questa legge. Poi verrebbe l'altro progetto di legge intorno a maggiori spese che era portato per l'adunanza d'oggi, successivamente il progetto per il nuovo ordinamento

giudiziario in Lombardia. Se le cose stanno in questi termini, domani alle 2 vi sarà continuazione della seduta, e possibilmente prima di tutto si darà sfogo a questa parte di discussione del progetto attuale che rimane in sospenso.

La seduta è sciolta (ore 5 1/2).