

TORNATA DEL 28 APRILE 1853.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONE MANNO.

SOMMARIO. *Sunto di petizioni — Omaggi — votazione del progetto di legge sulle società anonime ed associazioni mutue — Seguito della discussione sul progetto di legge per un'imposta sulle vetture pubbliche e private — Articolo 15: spiegazioni dei senatori Di Pollone relatore, e Alfieri sul dubbio mosso dal senatore Di Benevello — Aggiunta del senatore Balbi-Piovera, combattuta dai senatori Alfieri e dal relatore, e dal ministro delle finanze — Contro-osservazioni del senatore Balbi-Piovera — Obbiezioni dei senatori Pallavicino-Mossi ed Alfieri — Approvazione dei tre paragrafi dell'articolo 15 — Reiezione dell'aggiunta del senatore Balbi-Piovera — Interpellanza del relatore sull'articolo 16 — Risposta del ministro delle finanze — Considerazioni del senatore Di Pamparato — Spiegazioni del ministro delle finanze — Adozione degli articoli 16 e 17 — Emendamento all'articolo 18 del senatore Balbi-Piovera, oppugnato dal ministro delle finanze — Replica del senatore Balbi-Piovera — Adozione del § 1° dell'articolo 18 — Reiezione dell'emendamento del senatore Balbi-Piovera, e adozione del § 2° dell'articolo 18 e degli articoli 19 al 25° — Articolo 26: reiezione dell'emendamento del senatore Sauli, ed approvazione dell'articolo 26 e del progetto — Presentazione dei bilanci attivo e passivo per l'anno 1853 — Discussione ed approvazione del progetto di legge per il riparto delle quote di contributo nelle spese di conservazione e miglioramento dei porti di 1° e 2° categoria.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4 pomeridiane.

PROVANA DEL SABBIONE, segretario, legge il verbale dell'ultima tornata, il quale è senza osservazioni approvato.

PRESIDENTE. Si dà ora lettura del sunto di petizioni presentate al Senato.

GIULIO, segretario, legge:

836. Il notaio Giuseppe Maria Carutti domanda che si provveda a far indenni i proprietari delle piazze di misuratore, o col risarcirli del danno da essi sofferto in seguito alla legge del 16 luglio 1851, o col riscatto delle piazze medesime.

837. Trecento novantotto commercianti della piazza di Genova, proprietari di bastimenti e capitani marittimi, porgono al Senato motivate istanze acciò venga provvisto senza ritardo per la prolungazione del molo nuovo ed altre opere necessarie nell'interno del porto.

838. Il Consiglio comunale di Pabillonis, provincia d'Iglesias, domanda che le comuni di San Gavino, Pabillonis ed Ayeidana non vengano aggravate dalle servitù delle acque dello stagno di Sanluri e Samassi, come ne conseguirebbe dalla concessione dello stagno di San Gavino secondo il presentato progetto di legge.

839. Il Consiglio delegato del comune di Tortoli, provincia di Lanusei, ricorre al Senato onde voglia modificare la legge di riparto delle quote di contributo nelle spese per la conservazione e miglioramento dei porti di 1° e 2° categoria in senso che esso comune venga esonerato dalla quota particolare assegnatagli colla stessa legge.

PRESIDENTE. Reco a contezza del Senato un omaggio fatto dall'intendente generale della divisione amministrativa di Alessandria di cinque esemplari degli atti di quel Consiglio divisionale.

VOTAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE INTORNO ALLE SOCIETÀ ANONIME ED ASSOCIAZIONI MUTUE.

PRESIDENTE. Si è data sollecita opera alla correzione del testo della legge intorno alle società anonime ed alle associazioni mutue di cui ieri si è compiuta la discussione. Per conseguenza si darà lettura del medesimo, perchè il Senato possa compiere la votazione.

QUARELLI, segretario, legge (Vedi 1° vol. Documenti, pag. 419).

PRESIDENTE. Si procede ora all'appello nominale per lo scrutinio segreto.

Risultamento della ⁴votazione:

Votanti.....	49
Voti favorevoli.....	46
Voti contrari.....	3

(Il Senato adotta.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER UN'IMPOSTA SULLE VETTURE.

PRESIDENTE. Si riprende la discussione ieri cominciata sulla legge riguardante l'imposta sulle vetture, la quale erasi fermata all'articolo 15.

La parola è al relatore senatore Di Pollone.

DI POLLONE, relatore, ieri, allorchando l'onorevole

signor presidente stava per porre in votazione l'articolo 15, forse una obbiezione per parte del senatore Di Benevello sul paragrafo 3°. Egli domandava, se per avventura un fabbricante o negoziante di vetture avente 50 carrozze, il quale se ne andasse con Dio, e lasciasse un erede che non fosse nè negoziante nè fabbricante di carrozze, sarebbe egli, questo erede, soggetto alla tassa?

Mi pare, se mal non m'appongo, ovvia la risposta, perchè o l'erede continuerà la fabbrica ed allora naturalmente ne sarà esente, ovvero non continuando si servirà di queste carrozze (cosa però assai difficile che un figlio di fabbricante voglia usare delle 50 carrozze lasciategli dal padre) e allora pagherà la tassa.

Siccome la legge del 17 giugno 1851 concede uno spazio di quattro mesi per accettare l'eredità, mi par chiaro che in questi quattro mesi l'eredità giacente non potrà essere tassata. Quando allo spirare del tempo comminato dalla legge, l'erede dichiarerà se accetta o no l'eredità lasciategli dal suo autore, dirà nello stesso tempo qual uso intende di fare dell'eredità pervenutagli. Quindi non credo che possa muoversi dubbio che, fintantochè simile dichiarazione sia fatta, possano essere tassate queste 50 carrozze; dipenderà perciò dalla volontà dell'erede di scegliere quel partito che maggiormente gli convenga; nè mi pare che possa arrestarsi il voto del Senato per questo timore nato all'onorevole senatore Di Benevello.

DI BENEVELLO. Mi pare che la risposta dell'onorevole relatore non sciogla per nulla la questione, perchè non presenta al povero erede altra alternativa che quella di vedersi fra quattro mesi obbligato a pagare, o a dichiarare di non accettare l'eredità. Chi può garantire che in quattro mesi possa esitarsi quella quantità di legni? Ciò non mi pare possibile, nè posso quindi appagarmi delle date spiegazioni.

ALFIERI. Per tranquillare l'animo dell'onorevole nostro collega aggiungerò a quanto fu detto dal signor relatore alcune osservazioni. Come notava assai bene il relatore, l'erede divenuto fabbricante profitta della patente di colui al quale succede per il tempo pel quale il fabbricante ha pagato. Dunque per questo spazio di tempo non è a supporre che debba pagare per le carrozze.

Se egli poi non continua più a farne il commercio, le vende. Ma, dice l'onorevole senatore Di Benevello, quell'erede non le potrà vendere tutte in un momento. Venderà quelle che potrà e le altre le metterà fuori d'uso, come credo sia stato dichiarato in un altro recinto, che cioè le persone che posseggono carrozze, di cui non fanno uso e lo dimostrano col levare, per esempio, una parte di ciò che le rende praticabili, non pagheranno la tassa per esse.

Se poi l'erede se ne serve, gli è giusto che paghi. Ma supponendo anche che alla peggio dovesse pagare, se avrà 50 carrozze, le quali valgano 50 mila lire, pagherà 2 mila lire; e se non vuol pagare 2 mila lire, potrà ancora tenere le carrozze e pagar meno, cioè continuare a pagare la patente. Dunque egli ha tre mezzi per vendere le carrozze, e quest'ultimo sarà il mezzo più spiccio al quale probabilmente si appiglierà ciascuno che si trovi in questo caso.

DI BENEVELLO. Mi pare che in qualunque circostanza pagherà sempre.

ALFIERI. Anche gli altri pagano.

BALBI-PIOVERA. Per essere consentaneo a me stesso, avendo finora perorato in favore di quella classe di cittadini che fanno uso di vetture private per mera necessità, io proporrei di aggiungere una quarta esenzione, e questa verrebbe così concepita:

« Gli abitanti dei comuni minori di 6 mila anime distanti

5 chilometri dal capoluogo di provincia o da una stazione della strada ferrata. »

Non faccio che rispondere ad un'osservazione del relatore che ieri diceva essere ingiustizia lo esentare gli abitanti distanti dai mercati e capiluoghi di provincia, mentre quelli delle città ove havvi maggior agglomerazione sarebbero obbligati a pagare. Io veramente credo che vi passi una grande differenza sulla necessità che hanno di tenere vetture coloro che abitano in luoghi distanti dalle ferrovie o dai capiluoghi, e sulla poca necessità invece degli abitanti vicino alle ferrovie e nei capiluoghi di provincia; poichè i primi tengono le vetture come un mezzo necessario di trasporto; i secondi invece il più delle volte se ne servono solo per diporto. Io credo dunque che non vi sia tanta ingiustizia ad esonerare da questa tassa gli abitanti distanti dalle ferrovie e dai capiluoghi; epperò ho l'onore di presentare questo emendamento.

ALFIERI. Non so se l'osservazione ora presentata dall'onorevole senatore Balbi si indirizzi a me siccome quello che ieri ho risposto a lui.

Io precisamente non diceva che vi fosse questa ingiustizia in ragione dell'agglomerazione: non era questo il mio intendimento (potrà tale espressione essere stata usata da qualcheun altro: di ciò non mi ricordo) Io osservava che l'onorevole senatore Balbi-Piovera, fondandosi sopra la ragione di necessità, si fondava sopra una ragione di cui non dimostrava l'esistenza.

Di fatti quello che egli crede necessario per un numero di persone le quali attualmente si servono di queste carrozze ed a cui specialmente accenna, noi vediamo non essere una necessità per i 9/10 delle persone che si trovano nelle stesse circostanze; sicchè questo fatto toglie quel carattere di necessità, sul quale intende fondare il suo emendamento l'onorevole preopinante.

Se altra ragione fu addotta da alcuno de' miei colleghi, lascio a lui il difendere l'argomento di cui si è servito: io insisto solamente su questo punto, credendo che possa essere diretto a me quanto egli disse.

DI POLLONE, relatore. Io stesso mi sono servito dell'espressione citata dal senatore Balbi-Piovera, e forse un'altra sarebbe stata migliore scelta, come quella di creare un privilegio per un piccolo numero di persone. Questo è il vero spirito dell'opposizione che m'ispirava ieri quando parlai contro l'emendamento, e che mi anima ad oppormi oggi all'emendamento del senatore Balbi-Piovera.

PRESIDENTE. Debbo chiedere se l'emendamento è appoggiato: lo rileggerò per maggiore intelligenza (*Vedi sopra*).

Questo formerebbe il 4° alinea dell'articolo che si deve votare.

Domando se vi ha chi appoggi l'emendamento.

(È appoggiato.)

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. L'onorevole Balbi-Piovera vorrebbe rendere immuni dalla tassa coloro che abitano un comune, che riunisca queste tre condizioni, cioè d'averne meno di 6 mila abitanti, di essere distante 5 chilometri dal capoluogo, e di essere distante ugualmente 5 chilometri da una stazione di ferrovia.

Io veramente non capisco quale sia il criterio che abbia indotto l'onorevole preopinante a scegliere queste condizioni per determinare l'esenzione, giacchè se egli ha voluto esonerare la classe coltivatrice sia come proprietaria, sia come conduttrice di un fondo, troverà un gran numero di persone appartenenti a questa classe che saranno in luoghi che non riuniscono le condizioni da lui indicate. Attorno alle città

anche le più popolate vi ha un territorio, che ordinarmente è molto bene coltivato, e il più delle volte per mezzo di conduttori: quindi egli colpirebbe i conduttori delle terre vicine ai capiluoghi, e ne esonererebbe quelli che abitano in luoghi più distanti.

Tutti gli affittavoli delle vicinanze di Torino, Vercelli, Casale dovrebbero pagare la tassa, mentre quelli di Racconigi e di Carignano non la pagherebbero, e così due persone poste nella medesima condizione si troverebbero colpite inegualmente.

Nè vale il dire che sono in diversa condizione; poichè quegli che è vicino alla città può fare in questa tutti i suoi affari, mentre quegli che ne è distante dovrà necessariamente tenere un cavallo per andare al mercato.

Se si tratta, signori, di un affittavolo, di un coltivatore godente di una certa ricchezza, egli avrà un cavallo ad uso proprio, e non dipenderà dalla maggiore o minore distanza dalla città capoluogo, perchè il più delle volte egli è obbligato di recarsi sui mercati che si tengono in città lontane dal capoluogo. A cagione d'esempio, tutti coloro che si occupano dell'educazione del bestiame, sono obbligati ad andare al mercato non di Torino, non di Saluzzo, ma di Moncalieri che non è città capoluogo; ma che sotto il rispetto del bestiame ha un'importanza maggiore di qualunque altra città del Piemonte; quindi l'affittavolo, il coltivatore, che saranno a 5 chilometri da Moncalieri verseranno in una molto migliore condizione di quelli che faranno 5 chilometri da Pinerolo o da Saluzzo, perchè saranno molto più vicini al gran mercato del bestiame.

Vede dunque l'onorevole senatore Balbi che il criterio (come diceva) da lui adottato è assolutamente arbitrario, e che, quando venisse sancito, si vedrebbero persone collocate in identica posizione l'una andar esente dalla tassa, e l'altra doverla sopportare. Ma, o signori, lasciando io stare le anomalie a cui darebbe luogo la proposta del senatore Balbi, e venendo al concetto che l'infirma, quello cioè di voler esonerare la classe coltivatrice, io credo che non vi sia nessun motivo ragionevole di ciò fare.

Veramente la tassa come è stata ridotta, cioè a sole lire 7 50, non può essere grave pel coltivatore che ha un cavallo ed un legno per uso proprio.

Mi si dirà: ma in Piemonte, e massime nelle provincie dell'alto Piemonte, quasi tutti gli affittavoli o piccoli coltivatori hanno un cavallo. Sì signori, tutti hanno un cavallo ma pochissimi hanno il legno, o non hanno che un *cabriolet* od una *scoratta*. Molti piccoli affittavoli, molti massari godono di una certa agiatezza, perchè proprietari ed aventi scoratte ed un cavallo, ma quando vogliono andare al mercato montano sul carro, nè hanno vettura. Tutti coloro che frequentano i mercati agricoli del Piemonte vedranno arrivarvi una grande quantità di carri portanti i proprietari del cavallo e del carro, e questi non saranno colpiti dalla legge. Del resto colui che deve recarsi di quando in quando al mercato può valersi del carro e del cavallo; sicuramente ciò darà maggior disagio che se avesse una vettura con delle molle: ma se è un conduttore di fondi agricoli avrà pur l'agio di tenere la vettura colle molle, ed allora paghi la tenuissima tassa di lire 7 50.

Farò poi osservare che se la classe dei conduttori agricoli affittavoli merita qualche riguardo, niuno è che possa negare che noi non ne abbiamo avuto molti verso di loro; perchè mentre colla legge sulle patenti abbiamo posto opera a colpire ogni maniera di commercio e d'industria, noi ne abbiamo esonerato assolutamente i conduttori di fondi agricoli.

In verità questi pare che esercitino anch'essi un'industria;

e nei paesi dove si è spinta la fiscalità fino agli ultimi limiti, in Inghilterra, per esempio, anche gli affittavoli (bensì in proporzione minore dei proprietari) furono colpiti. Noi invece gli abbiamo resi immuni, e credo che abbiamo fatto bene, perchè molte ragioni militavano in loro favore; ma poichè ora troviamo un mezzo d'imporre loro una tenue tassa che si può dire in proporzione della loro agiatezza, perchè non li colpiamo se non quando hanno già acquistata una vera agiatezza, in verità io non saprei perchè si dovrebbero esonerare.

Io ho abitato molto in campagna, ed ho conosciuto gran quantità di persone dedicate all'agricoltura, e posso dire che tutti coloro i quali hanno un cavallo ed un legno a loro disposizione, possono bene agevolmente sopportare la tassa in questa legge stabilita.

Io credo quindi che l'emendamento proposto dall'onorevole senatore Balbi-Piovera riposa sopra un principio non giusto: che poi questo principio verrebbe in virtù del suo emendamento applicato in modo assolutamente anomalo, e produrrebbe la infausta conseguenza di rendere la legge odiosa, perchè colpirebbe gli uni senza colpire gli altri che si trovano in identiche condizioni. Per questi motivi io spero che il Senato vorrà rigettarlo, ammettendo l'articolo dell'ufficio centrale e del Ministero.

BALBI-PIOVERA. Debbo rispondere alle ragioni ora addotte dal signor ministro. Se io ho proposto questo emendamento si fu nel senso non già di stabilire un privilegio, ma di compensare invece la condizione inferiore in cui si trovano coloro che per la situazione del comune in cui abitano, sono lontani dal centro dei mercati, degli affari, dei tribunali e delle grandi vie, che portano la ricchezza, il commercio e la vitalità, dovrei dire delle nazioni.

Mi è parso che gli abitanti vicini alle città ed ai centri di commercio, ai luoghi in cui vi sono mercati, ne quali vi ha tutto quello insomma che porta con sé gli affari, mi è parso, dico, che quelli che quivi abitano, possono facilmente far senza d'un mezzo di trasporto, per la semplice ragione che son già vicini a questi centri del commercio, e quand'anche avessero 5 chilometri da percorrere, possono farli a piedi, senza grave disagio per le vetture pubbliche che ivi sono stabilite. Ma per coloro che si trovano distanti, in paesi lontani, con strade non sempre perfette, è una necessità dura, un aggravio, di doversi trasportare con perdita di tempo e con aumento di spesa; e questi certamente devono essere compensati in una maniera o nell'altra; non è dunque un privilegio, ma un puro compenso che io ho voluto fare. Il signor ministro diceva che era tenuissima la tassa di lire 7 50 per quegli agricoltori che vi andranno soggetti; ma nella relazione stessa il dotto relatore faceva vedere che erano millesimi che si pagavano al giorno. A questo riguardo farò un'osservazione, che cioè questi agricoltori, i quali tengono tali mezzi di trasporto, non vengono abitualmente alla città, ai mercati; non ci vengono che una o due volte tutto al più al mese, onde la tassa per costoro è grave paragonata al tempo durante il quale si servono del mezzo di trasporto, perchè, come dissi, se ne servono 15 o 18 volte all'anno; non sono dunque più millesimi che pagano, ma centesimi, e quasi lire per caduna corsa stante il piccolo numero di corse che fanno.

Egli diceva che gli agricoltori sono gente che possono pagare perchè hanno dei benefici, perchè sono agiati; io questo l'ammetto per la classe ricca, che non è quella che difendo; io voglio esente la classe più bassa, i piccoli proprietari, i massari, coloro che tengono un cavallo che serve ad altri usi nella campagna.

E bisogna notare, o signori, che la mia proposizione ha

un'altra spinta; da pochi anni in qua in molte provincie si è esteso l'uso dei cavalli, il quale prima non esisteva; il sollievo del cavallo comincia appena a farsi sentire adesso; non ci è contadino, il quale prima non teneva che bestie bovine, ed adesso non tenga un cavallo o buono o cattivo. Da questi cavalli è venuta la speculazione di educare puledri, e una nuova risorsa nello Stato che prima non avevamo, per cui si doveva ricorrere all'estero, ed io credo che con quest'imposta noi danneggiamo lo sviluppo di un'industria che fino adesso è ancora nascente, ed è per questo che io vorrei che questa classe fosse esente.

Risponderò al senatore Alfieri, riguardo a quelli che si servono di carrozze, che sono il minor numero perchè sono agiati; che non so se egli vuole che tutti vadano coi cavalli e vettura, o colla locomozione naturale delle gambe.

Io so perfettamente che in una popolazione la maggior parte non ha altro mezzo di trasporto, se non quello che Domenico ha dato ad Adamo; per conseguenza non è su ciò che io parlava; io acconnavo a quelli che colla loro industria hanno principiato a formarsi una piccola fortuna, e che quindi si potrebbero disgustare per questa tassa che viene a diminuire i loro già scarsi guadagni.

Queste ragioni sono quelle per cui sono stato indotto a proporre l'emendamento.

PRESIDENTE. Io propongo al Senato che voglia votare i tre paragrafi, dei quali attualmente è composto l'articolo 15, quindi si passerà alla votazione sopra l'emendamento fin ora discusso, sul quale però mi faccio lecito di osservare, per chiarezza della discussione, che da chi lo ha presentato e da chi ha combattuto quest'emendamento si è avuto in vista l'interesse dei piccoli coltivatori, e di ciò non si parla punto nell'emendamento, il quale è concepito così: « Gli abitanti delle comuni che sono in tale condizioni, ecc. » Ora fra questi abitanti possono esservi benissimo dei signori che abbiano carrozze di lusso, i quali, in grazia dell'emendamento, sarebbero esenti dalla tassa.

PALLAVICINO MOSSI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Metto anzi tutto ai voti i tre primi paragrafi...

PALLAVICINO MOSSI. Domando la parola appunto sui tre primi paragrafi, perchè non ho ben inteso la risposta data dall'ufficio centrale nel caso proposto dal senatore Benevello.

Mi sembra che l'ufficio abbia data una soluzione che non sia la vera: esso ha detto che in ogni caso l'erede delle 50 carrozze dovrà pagare.

ALFIERI. Ho detto che tutti, chi per una ragione, chi per un'altra, pagano un balzello allo Stato: non ho detto però che dovranno pagare in forza di questa legge.

PALLAVICINO MOSSI. A me pare che l'articolo non vada risoluto in questo modo.

ALFIERI. L'articolo non entra punto in questo.

PALLAVICINO MOSSI. Almeno il caso proposto non dovrebbe essere sciolto come lo fu dall'ufficio centrale.

ALFIERI. Io mi rimetto a ciò che vorrà dire l'onorevole senatore.

PALLAVICINO MOSSI. Mi pare che nel caso proposto dal senatore Benevello il proprietario non pagherà nulla; non pagherà come proprietario, perchè dichiara di non voler usare delle carrozze di cui è caso; non pagherà come negoziante perchè si dichiara non negoziante. Egli è a considerarsi come un proprietario di mobili, e potrà vendere le sue carrozze a poco a poco, a suo bell'agio, come un proprietario il quale voglia mettere all'incanto le ereditate mobili.

Non paga come negoziante e nello stesso modo non pagherà

colui che è erede delle 50 carrozze, perchè per esso saranno considerate come un semplice mobile di cui potrà disfarsi. Ecco il modo nel quale mi sembra doversi sciogliere il caso proposto.

ALFIERI. Io osserverò al preopinante che da questa sua opinione non è punto discorde chi parlava per spiegare il concetto della legge. Io allora rispondendo al senatore Di Benevello diceva: se continua il negozio, non pagherà per quel frattempo nel quale egli beneficia della patente già pagata dal suo autore: se, cessato questo tempo, egli continua nel negozio e nella fabbrica, pagherà la patente e non la tassa per le carrozze: se poi non continua nella fabbrica, ma usa delle carrozze, pagherà per le carrozze che egli userà; se infine ne fabbrica, ne usa le carrozze, e le mette fuori d'uso (perchè una condizione qualunque per conoscere le carrozze che sono in uso o no vi debbe essere), allora non pagherà.

Quando si diceva dal senatore Di Benevello, « io credo che in qualunque modo si paga » io rispondeva che o per un titolo o per un altro, o in forza di questa legge, o in forza di un'altra tutti pagano; ma non per dovere, in virtù meramente di questa legge, pagare in tutti i casi. È una spiegazione di quest'ultimo caso, cui si può riferire la speranza di non pagare. Io mi rimetteva non già al testo della legge, che forse in questa parte non è preciso e chiarissimo, ma ad una dichiarazione nel senso già espresso dall'onorevole ministro delle finanze in un altro recinto, cioè che se le carrozze saranno state messe in uno stato in cui non possono essere usate non pagheranno.

PALLAVICINO MOSSI. Essendo intesi nella spiegazione da darsi a questo paragrafo, non insisto. Era solamente perchè non si introducesse un modo d'interpretazione, il quale poteva essere dannoso.

PRESIDENTE. Ripropongo la votazione dei tre paragrafi dell'articolo 15.

Chi li approva, si alzi.

(Il Senato adotta.)

Si mette ora in votazione l'emendamento del signor senatore Balbi-Plovera.

Chi l'approva, sorga.

(Il Senato rigetta.)

« Art. 16. La tassa sulle vetture private è a carico di colui che ne ha l'uso o la disponibilità abituale, a qualunque titolo, sia di proprietà, sia di locazione, sia di noleggio od altro anche gratuito.

« Nel caso in cui la vettura non appartiene a chi ne fa uso abituale, il proprietario o noleggiatore è tenuto sussidiariamente al pagamento della relativa tassa. »

DI POLLONE, relatore. Questo è appunto l'articolo sul quale l'ufficio centrale avrebbe desiderato qualche spiegazione dal signor ministro delle finanze; sapere cioè quando una vettura sia veramente da considerarsi d'uso e quando non lo sia. Esiste egli o non esiste il modo di constatare, senza cadere in inconvenienti, quest'uso?

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Una vettura dovrà dirsi, a mio credere, essere in condizione abituale d'uso quando riunisce tutte le condizioni per potersene servire, quando cioè una vettura è in istato che il proprietario, dopo averla fatta nettare, se ne possa servire. Se invece alla vettura si togliessero le ruote e le si portassero alla campagna, e rimanesse sola la gabbia, essa non è più praticabile: chi fa in principio la dichiarazione delle vetture, dice quali intende egli essere quelle che ritiene nelle eventualità di potersene in un avvenire più o meno prossimo servire.

Mi pare che questa spiegazione, la quale già ebbi a dare in un altro recinto, possa togliere ogni timore che questa tassa venga applicata in modo vessatorio.

DI PAMPARATO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DI PAMPARATO. Dalle spiegazioni date dal signor ministro io dovrei osservare una cosa che fu già notata dall'ufficio centrale, ma sulla quale io credo necessario d'insistere per vantaggio del commercio e dell'industria.

Sta perfettamente che una vettura sia dichiarata in istato abituale di servizio, per il che basta che essa abbia la condizione di mobilità. Ma io credo che se si adottasse senza eccezione un tale principio, chi sopporterebbe la pena di questa tassa non sarebbe già il lusso, il quale per il maggior comodo si serve raramente di certe vetture e qualche volta niente, ma la sopporterebbe la vera industria ed il commercio. Ognuno di noi sa che in molte delle case delle grandi città vi sono più vetture di quello che ordinariamente si usi. Le une, come dice l'ufficio centrale, sono anticaglie le quali si conservano come memorie o simili: altre sono effetto puro del lusso, perchè si desidera forse da un individuo di avere solo due o quattro cavalli e sei od otto vetture.

A chi va il vantaggio dell'esorbitanza delle vetture? Forse all'industria ed al commercio? Se facciamo pagare tutte queste anticaglie e tutte queste vetture le quali non servono che raramente, ma che si tengono per la sola ragione che non si ha bisogno di venderle, ne nasce la conseguenza che si venderanno, e si metterà quindi un maggior numero di vetture in commercio, per cui rimane diminuito il prezzo generale di esse: perciò il commercio ne soffre.

Questa vettura però di cui un individuo non si serve abitualmente, neppure una volta ogni sei mesi, ad ogni anno ei la fa spolverare, ingrassare, verniciare, rappezzare, perchè il tarlo l'ha bucata, perchè l'umidità n'ha guastata la vernice, ed ecco che il commercio ne trae profitto.

Se quel proprietario che per solo lusso, per solo capriccio od anche per sola negligenza tiene una di tali vetture in rimessa, quando per essa deve pagare una tassa assai vistosa per il numero che ne ha, preferisce di venderla, il lusso non vi è più, ma il proprietario va in vettura allo stesso modo, poichè ne ha un numero sufficiente pel suo servizio. Chi ne porta la pena? È il commercio, è l'industria; e per conseguenza io credo che si dovrebbe mettere un certo limite, larghissimo, ma in proporzione ai cavalli.

A me sembra che se un proprietario ha quattro cavalli, gli si potrebbe far pagare per quattro, per sei vetture, perchè egli è razionale che il lusso paghi, e paghi raramente; chi vuol aver molto comodo paghi di più, ma la tassa non ricada sull'industria, come a me pare stia per ricadere nel caso che discorriamo.

Io pongo ad esempio me stesso, come si farà da altri. Se ho delle carrozze in rimessa per le quali ho disagio a ritenerle, nè altro vantaggio ne traggio fuor quello di pagarne la tassa, il ferravecchio è nella via, io le vendo.

Dimodochè il lusso, ripeto, non ne soffre, ma bensì l'individuo, bensì l'industria, perchè quantunque quelle vetture siano inutili, pure qualche cosa si spende per esse.

Io inviterò semplicemente il signor ministro delle finanze a por modo che quando si faccia il regolamento a questo oggetto si abbia qualche riguardo, non agli usufruenti, ma al commercio.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. L'onorevole senatore Di Pamparato teme che per le disposizioni che contiene, questa legge, che estende

la tassa a tutte le vetture senza distinzione di nuove o vecchie, di vetture alla moda o fuori di moda, possa tornare dannosa al commercio e all'industria.

Egli dice: con questa disposizione voi costringete molli a vendere le loro vecchie vetture, e cominciando da me e da molti di noi metteremo in piazza la totalità di quelle che conservavamo come reliquie del passato.

Prima di entrare nei particolari, io mi permetterò una osservazione generale. Se da un lato ritornerà qualche danno ai fabbricanti di vetture dalla quantità di vecchie carrozze che si getteranno sul mercato, dall'altro i proprietari di queste vecchie vetture riceveranno un corrispettivo, un capitale che è ora assolutamente improduttivo; e l'onorevole Di Pamparato sa che è un gran vantaggio il rendere produttivo un capitale.

L'onorevole senatore Di Pamparato quando avrà venduto quella vettura, del prodotto di questa vendita qualche cosa ne farà, comprerà dei fondi, in qualche modo lo impiegherà. E la spesa di questo danaro andrà in una guisa o in un'altra a beneficio del commercio, godrà così chi vende queste vetture pel danaro che ne ritrae, e godrà il commercio per questo danaro posto in circolazione.

Il preopinante deve inoltre tranquillarsi sulla sorte dei fabbricanti di vetture, perchè egli potrebbe dire: è bensì vero che spenderemo il prezzo di queste vetture, ma esso andrà a beneficio di altre industrie, a favore, per esempio, dei fabbricanti di abiti, dei fabbricanti d'oggetti di chinaglieria, e che so io.

Ma il senatore Di Pamparato diceva benissimo: quando avrò una tassa per le vetture, il ferravecchio è in vicinanza, gli vendo la vettura. Dunque egli sa che noi saremo costretti a vendere le nostre vetture al ferravecchio e non ad altri fabbricanti, i quali non le compreranno. Bisognerà darle al ferravecchio il quale le disfarà e ce ne darà appena appena il valore corrispondente alla materia prima del ferro, dell'acciaio che si trova in esse. Quindi procureremo lavoro a questo ferravecchio, perchè di questo ferro, di quest'acciaio, di queste molle bisogna che ne faccia qualche cosa, che li trasformi.

La moda esercita sulle vetture, come su tutto, il suo imperio; quindi un sistema di vetture assolutamente condannato dalla moda non incontrerà più alcun compratore. Una grossa vettura da viaggio che avrà costato 7, 8, 10 mila lire, non troverà più a vendersi per 1000, dacchè le strade ferrate offrono maggiori vantaggi e maggiori comodità.

Anche le antiche vetture, quei bellissimi *coupés*, nessuno più li comprerà, e se voi voleste anche condannare un noleggiatore di vetture a prenderle per niente coll'obbligo di noleggiarle, egli vi ringrazierebbe ed amerebbe meglio andar da un fabbricante e farsi fare delle *citadines* e dei *brooms* e altri veicoli più leggieri e alla moda. Quindi io penso che nemmeno i fabbricanti di vetture verranno a soffrire da questa disposizione.

Si era da taluno pensato che veramente sarebbe stato opportuno il fissare un *maximum* nell'interesse appunto della fabbricazione. Si è creduto che l'imposta faccia restringere il numero delle vetture; cosa ne accadrà? che queste vetture si cambieranno più spesso, massime dalle persone che amano far buon viso alla moda.

Cbi ha molte vetture dice a sè stesso; faccio già abbastanza bella figura perchè si sa che ho tante vetture; quindi colui che a ragion della legge non avrà più che due vetture dirà: se ho da far parlare di me bisogna che io cambi le mie vetture tutti gli anni, giacchè anche cambiando tutti gli anni non pago maggior tassa.

Ora, cosa è che fa lavorare il commercio e l'industria? Non sono certamente quelle riparazioni alle quali accennava l'onorevole senatore Di Pamparato; egli sa che le vecchie vetture si riparano assai poco, perchè le riparazioni costerebbero più del valore delle vetture stesse; si fa togliere la polvere e nulla più. Invece chi fa lavorare i fabbricanti sono quelle persone appunto, le quali cambiano spesso le vetture. Ora siccome egli è evidente che la legge avrà per effetto di fare che le vetture si cambino molto più di frequente, io ne conchiudo che questa legge in definitiva sarà anche favorevole ai fabbricanti di carrozze; epperò io penso che questo articolo si possa votare senza scrupolo veruno.

DI PAMPARATO. Il ministro delle finanze spiritosamente ha voluto scendere a particolari assai più minuti che io non aveva fatto. Ma io dico che le mie osservazioni non eran tanto fuori di luogo né senza appoggio, giacchè in un paese di cui il ministro delle finanze conosce perfettamente le leggi, cioè in Inghilterra, dove vi ha maggior lusso ed uso di vetture e cavalli di quello che l'abbiamo qui, questa legge esiste, ma non esiste punto nel senso che si propone ora, cioè indefinitamente.

Io sostengo, e non muto pensiero, che il lasciare la legge così, se non è dannosa al lusso, lo è effettivamente all'industria e al commercio. Nella rimessa non ho soltanto anticaglie, ho anche carrozze ancora in uso di moda, ma ne ho più del bisogno; quindi non è solo al ferravecchio che io le vendo; e quanto accade a me, accade pure a molti altri.

In Inghilterra dove, come dissi, questa legge esiste, non si paga per tutte le vetture che si hanno in rimessa; così che il lusso ha suggerito il modo d'aver molte vetture e di pagar per poche; quando si tolgono le ruote ad una vettura, in Inghilterra non se ne paga la tassa; per conseguenza un signore può avere otto vetture e quattro paia di ruote e non pagare che per quattro vetture. Ciò dunque è una prova che la mia osservazione non era poi tanto fuori di luogo.

Del resto io non ho fatto che pregare il signor ministro di volere nel regolamento trovar modo che si abbiano riguardi al commercio, né ho fatto né voglio fare proposte, e neppur emendamenti od aggiunte.

BALBI-PIOVERA. Le osservazioni che avete ora sentite hanno anticipata una proposizione che io volevo fare, e che credo rimedierebbe a quest'inconveniente; veggo però non essere questo il luogo di presentare l'aggiunta che intendo fare, perchè starà all'articolo 18.

Tuttavia io partecipo del tutto all'opinione dell'onorevole preopinante, e sono persuaso, malgrado le ragioni esposte dal ministro delle finanze, che l'industria della fabbricazione delle carrozze, e tutti i mestieri e le industrie che ne dipendono soffriranno moltissimo in conseguenza di questa legge; imperocchè ciò che alimenta il lavoro in queste fabbriche si è la moda ed il capriccio. Ora se voi stabilite che colui che si piace di menare una vita elegante, che si abbandona al capriccio di comprare carrozze di nuova invenzione, debba fare una dichiarazione ogniqualvolta ciò gli accade, per esimersi da questa formalità noiosa si asterrà dal soddisfare alle proprie tendenze, oppure, nel caso che compiacca ai suoi gusti dimenticherà di fare la dichiarazione voluta dalla legge, e cadrà così inavvertitamente in contravvenzione.

Io sono d'avviso, e qui accenno preventivamente ad una proposizione che mi riservo di fare a tempo opportuno in aggiunta all'articolo 18, sono d'avviso che sarebbe miglior cosa, poichè renderebbe più facile la riscossione della tassa, ed allontanerebbe il pericolo che il fisco abbia ad intervenire se si lasciasse libero ad ognuno di far quanto gli pare e piace,

per quanto è ora soggetto di discussione, mediante la semplice dichiarazione di voler tenere un equipaggio, poichè tale è l'espressione di cui mi valgo, e col peso in conseguenza di una tassa forse maggiore dell'ordinaria.

Io credo questa mia opinione circa l'imposta sulle carrozze di lusso basata sopra l'utilità del commercio ed il comodo dei contribuenti.

PRESIDENTE. Intanto posso porre ai voti l'articolo 16.
(È approvato.)

« Art. 17. Il concessionario od esercente di vetture pubbliche, il quale giustifichi che la tassa dovuta per qualche di lui vettura sia sopportata da chi ne ha l'uso o la disponibilità, avrà diritto alla corrispondente diminuzione di quota e non incontrerà più che l'obbligazione sussidiaria. »

(È approvato.)

« Art. 18. Coloro che hanno la disponibilità o l'uso a qualunque titolo di vetture soggette alla tassa ordinata dalla presente legge devono farne la dichiarazione al verificatore del distretto in cui sono domiciliati, nei modi e termini che verranno stabiliti in apposito regolamento. »

« Il possesso o l'uso di una vettura cominciato nel corso dell'anno e per cui diasi luogo allo stabilimento della tassa, deve dichiararsi entro i venti giorni. »

Il senatore Balbi Piovera ha annunziato di voler proporre un emendamento a quest'articolo.

BALBI-PIOVERA. Io intenderei che dopo il primo paragrafo si aggiungessero le seguenti disposizioni:

« Saranno in facoltà di dichiarare che intendono tenere un equipaggio, e per ciò pagheranno una tassa fissa annuale di lire 100. »

« Per equipaggio s'intende una o più carrozze private a due o quattro ruote, ad uno o più cavalli. »

« Con questa dichiarazione e pagamento andranno esenti da ogni altra formalità per aumento o diminuzione nel numero delle loro vetture. »

Io propongo questa facilitazione per lasciar libera la facoltà di compra e vendita di vetture di moda per le persone eleganti, soddisfazione che nella nostra gioventù ci siamo presa tutti, chi più chi meno, e penso si prenderanno del pari i nostri figliuoli e nipoti. Una tassa anche d'alquanto più grave non li tratterrà dal seguire la tendenza dei propri gusti, locchè non mancherebbe di succedere in conseguenza della dichiarazione continua prescritta dalla legge.

PRESIDENTE. Fra il primo ed il secondo paragrafo di quest'articolo vorrebbe il senatore Balbi aggiungere una dichiarazione.

Rifeggerà il primo paragrafo (*Vedi sopra*)

Quindi segue l'aggiunta Balbi concepita nei seguenti termini. (*Vedi sopra*)

Poi verrebbe l'altra parte dell'articolo. (*Vedi sopra*)

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Mi rincresce di non poter accettare l'emendamento proposto dall'onorevole senatore Balbi, perciocchè contiene, direi, un peccato originale. Egli è assolutamente contrario al gran principio della proporzionalità; difatti questa è una tassa sulla consumazione; ma coll'emendamento Balbi si dovrà pagare fino ad un certo limite, e quello che si consumerà al di là non si pagherà più; come se stabilisse: si pagherà fino alla concorrente di un quintale per famiglia, ed al di sopra più nulla.

Questo sarebbe accordare un privilegio a chi consuma maggiormente, ed a chi ha più mezzi di pagare; quindi, lo ripeto, l'emendamento del senatore Balbi si trova in opposizione diretta ai principii dello Statuto, i quali per quanto si

possa, vogliono che si mantenga la proporzionalità dell'imposta, e non si debbe certamente violare questo principio a beneficio di chi è meno meritevole di riguardi, cioè, di chi ha maggiori mezzi di pagare.

BALBI-PIOVERA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Prima di accordarle la parola debbo chiedere se il suo emendamento e appoggiato.

Chi appoggia quest'emendamento, si rizzi.

(È appoggiato.)

La parola è al senatore Balbi.

BALBI-PIOVERA. Se io ho sottoposto questo emendamento, egli non era per altro fuorchè al fine di toglier quella parte fiscale la quale nella tassa è più pesante ai contribuenti che la tassa medesima.

Io non disconvegno che 40 lire, a cagion d'esempio, per una carrozza è poco, ma egli è grave, anzi gravissimo, il dover continuamente quando uno compra o vende una carrozza fare quella dichiarazione ed essere sottoposto alla visita del fisco. Io rispetto il fisco, mi piace però di vederlo lontano (*lontanità*): ciascheduno ha il suo gusto.

Il signor ministro diceva che questo era contrario alla proporzionalità voluta dallo Statuto, e chi era colpito da questa legge era la consumazione; io non ho voluto presentare una esenzione; se lo desidera il signor ministro, e se non fosse che questo, aggiungerei una somma maggiore ed anche un'altra cosa al mio emendamento, e direi che se si tratta di due equipaggi, il che vuol dire due carrozze e due cavalli, si pagherà il doppio; ma stabilendo che un equipaggio è un composto di due cavalli e di più carrozze, il che vuol dire una d'estate, ed un'altra d'inverno, più uno di quei veicoli di foggia nuova, si supponga il *broom*, che è venuto in moda ed è in uso civile, io non credo di andar contro alla proporzionalità voluta dallo Statuto.

Io non ho presentato che un emendamento affatto consentaneo a ciò che fa abitualmente il fisco stesso negli abbonamenti colle gabelle. Questa difatti non è imposta diretta, ma bensì un'imposta indiretta sulla consumazione; perciò adopero lo stesso mezzo che è d'uso agli esercenti i mestieri, i quali si abbonano per un tanto all'anno, per la generale consumazione che faranno, in vece di stare alla verifica giornaliera, e questo è lo stesso principio del mio emendamento, non è dunque, ripeto, che sia per nulla contrario alla proporzionalità voluta dallo Statuto, io non lo veggio; nè ho cercato nel proporre questo emendamento altra cosa fuorchè di togliere la noia ai contribuenti e facilitare la riscossione.

Ma se con esso si toglie la noia a chi mantiene carrozza, non si scema già il pagamento della tassa. Io vollen solo intendere che un cittadino agiato possa a suo talento quando fa freddo e quando fa caldo cambiare la sua carrozza d'inverno in un calesse scoperto da estate, o in qualche altro veicolo inventato o da inventare come *Tilbury*, *Broom*, *Americaine*, e tutte le specie di vetture senza che sia obbligato ad andare a far un atto di sottomessione.

È la libera azione dell'agiato che voglio, perchè questa libertà è utile a lui che pasce la sua vanità, ma è pur utile alle industrie e mestieri che vivono da questo lusso.

Questo è quello che mi ha spinto a proporre il mio emendamento.

PRESIDENTE. Ha la parola il senatore Giulio.

GIULIO. Da quanto ha detto il signor senatore Balbi mi pare risultare che egli abbia voluto antivenire un pericolo che la legge non porta con sè. Egli ha proposto una forma di abbonamento affinchè, disse egli, rimanga in podestà di ciascuno di comprare, o vendere, e cambiare durante l'anno

la forma delle sue carrozze, senza essere soggetto a noiose indagini, a formalità moleste. Ma la legge non istabilisce nessuna simile formalità.

Chiunque in principio dell'anno ha dichiarato di voler tenere una carrozza può durante il medesimo cambiarla dodici volte se ciò gli piace, senza esser per ciò soggetto nè al pagamento di una nuova tassa, nè a dichiarazione, nè a formalità di sorta.

Quindi l'effetto del suo emendamento sarebbe unicamente di aumentare il provento della tassa, di accrescere la spesa senza recare il menomo vantaggio nè di sostanza, nè di forma a chi si propone di tener carrozza.

Se, ripeto, un proprietario vuole aver costantemente tre carrozze nella sua rimessa, e cambiarle quando gli talenta, basta che egli in principio dell'anno faccia la dichiarazione di volerne tener tre, egli in seguito le compra, le vende e le cambia quante volte gli piacerà senza andar soggetto a nessuna molestia.

Parmi quindi che l'emendamento del senatore Balbi non abbia per fondamento che un timore, il quale non è giustificato dai termini in cui è concepita la legge.

PRESIDENTE. Credo di dover porre in primo luogo ai voti il primo paragrafo dell'articolo 18.

Chi lo approva, sorga.

(È approvato.)

Metto ora ai voti l'emendamento Balbi, così concepito.

(*Vedi sopra*)

Chi lo approva, si levi.

(È rigettato.)

Pongo ai voti l'ultimo paragrafo del medesimo articolo.

Chi l'approva, sorga.

(È approvato.)

Metto ai voti l'intero articolo 18.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato.)

« Art. 19. Il difetto delle prescritte registrazioni e dichiarazioni nei termini stabiliti dalla presente legge o dal relativo regolamento daranno luogo ad una sovratassa uguale alla metà della tassa che in definitiva risulterà dal contribuente dovuta, dipendentemente dalle pene stabilite contro l'abusivo esercizio di vetture pubbliche.

« Nel caso però che il ritardo o l'omissione della notificazione riguardi le corse straordinarie di cui è cenno all'articolo 11, il contravventore incorrerà immediatamente in una sovratassa doppia della tassa dovuta per tutte le corse ordinarie e straordinarie della giornata in cui tali corse straordinarie ebbero luogo. »

(È approvato.)

« Art. 20. Le tasse sulle vetture pubbliche e private sono dovute per l'intera annata dal contribuente iscritto nel ruolo, e devono pagarsi a mani dell'esattore delle contribuzioni dirette a duodicesimi maturati, salvo il disposto dagli articoli 17 e 22.

« Le tasse dovute per le corse straordinarie devono soddisfarsi fra cinque giorni dalla data del relativo avviso di pagamento.

« Per le vetture il cui servizio sia intrapreso dopo il mese di gennaio, la tassa decorre a carico del contribuente dal primo giorno del mese durante il quale cominciò il servizio ed il possesso delle medesime. »

(È approvato.)

« Art. 21. I proprietari, concessionari od esercenti di vetture pubbliche non potranno intraprendere il servizio senza aver prima somministrato al Governo per guarentigia della

dovuta tassa una mallevoria uguale ad un duodecimo della tassa medesima.

« Sono dispensati da tale mallevoria quelli che all'atto della registrazione prescritta dall'articolo 10 giustificheranno d'aver pagato un duodecimo della tassa e continueranno a soddisfare le relative rate a mesi anticipati. »

(È approvato.)

« Art. 22. Nel caso che abbia luogo la cessazione del servizio di vettura pubblica, la corrispondente tassa sarà dovuta soltanto sino al termine del mese in cui si operò tale cessazione, mediante che la medesima sia notificata per iscritto al verificatore entro lo stesso mese. In difetto la tassa continuerà ad esser dovuta sino al termine del mese in cui seguì la notificazione. »

(È approvato.)

« Art. 23. La modificazione di servizio delle vetture pubbliche non produce la modificazione della tassa, se non a cominciare dal mese successivo a quello in cui si effettuò la modificazione del servizio medesimo. »

(È approvato.)

« Art. 24. Il diritto alla modificazione o cessazione della tassa deve essere pronunziato dall'intendente, sull'istanza del contribuente, corredata dagli occorrenti titoli giustificativi. »

(È approvato.)

« Art. 25. La tassa ordinata dalla presente legge è pareggiata alle contribuzioni dirette in ordine ai privilegi, ai ruoli, ai modi ed alle spese di riscossione. »

« In ordine ai reclami in via amministrativa e di contenzioso amministrativo ed alla percezione, saranno alla medesima applicabili le disposizioni contenute negli articoli 28, 29 e 34 della legge sull'imposta personale e mobiliare. »

« Non si potranno tuttavia stabilire centesimi addizionali in aumento a quest'imposta per le spese divisionali, provinciali e comunali. »

(È approvato.)

« Art. 26. Questa legge avrà effetto dal 1° gennaio 1854. »

« Da tale epoca cesserà per i privati e per gli esercenti di vetture pubbliche l'obbligo di corrispondere ai mastri di posta l'indennità stabilita dall'articolo 60 del regolamento annesso alle RR. LL. PP. del 21 luglio 1835: e s'intenderanno abrogate anche tutte le altre contrarie disposizioni, ferme restando però quelle contemplate nel detto regolamento ed in quello approvato colle RR. LL. PP. del 21 luglio 1846 che non riguardano la materia della tassa, sino a che non siasi diversamente provveduto. »

BALBI-PIOVERA. Non parlerò sull'ultimo articolo di questa legge, domanderò solo al Ministero una spiegazione riguardo alle carrozze. Tutti sanno che queste sono eccessivamente mobili; ora io domando, chi paga al proprio domicilio, sarà egli obbligato a pagare anche nelle altre città ove terrebbe stanza per abitare in diverse stagioni o per ragione di diporto o d'impiego?

ALFIERI. Se è detto nella legge: *domicilio abituale.*

BALBI-PIOVERA. Allora io prego il signor ministro di spiegarlo bene nel regolamento.

SAULI. Dopo il primo paragrafo di quest'articolo dove è detto: *avrà effetto dal 1° gennaio 1854*, desidererei si aggiungessero queste parole: *e cesserà di averlo al 1° gennaio 1857*. Si è praticato questo metodo pel tributo imposto ai fabbricati.

Io credo che questa legge sia molto nociva all'industria ed al commercio, tra gli abitanti di diversi paesi; il signor senatore Balbi-Piovera ha dimostrato come possa nuocere agli

interessi dell'agricoltura, ed io trovo che può nuocere agli interessi della civiltà.

L'Europa era barbara allorchè essa era divisa in molti piccoli Stati gelosi gli uni degli altri, e gelosi della propria loro interna potestà; s'incivilì allorchando si agevolavano le comunicazioni reciproche tra paese e paese. Qui da noi dopo lo stabilimento dello Statuto non havvi industria che abbia prosperato al pari di quella delle vetture pubbliche e dei viaggi da un paese all'altro. Per effetto della legge in discussione una tale industria diminuirà notevolmente, e per conseguenza desidero che abbia corta durata.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. L'onorevole senatore Sauli propone di rendere questa tassa provvisoria, e di dichiarare che essa non avrà che una durata di tre anni. Egli fonda questa sua proposta su ciò, che tale tassa può tornare nociva non solo all'industria ed al commercio, ma anche alla civiltà, e ricordava come nei tempi incivili non vi erano comunicazioni, e che il difetto di queste era una causa dell'inciviltà.

Risponderò a tale argomento con un solo fatto, ed è che nei paesi più civili esiste una tassa sulla locomozione; essa esiste in Francia, in Inghilterra; anzi in Francia ve ne sono due, l'una del 10 per cento sul prodotto delle vetture pubbliche, e l'altra poi dei 30 centesimi per cavallo e per posta a beneficio dei mastri di posta. Dirò di più che si è spinto la cosa più in là e si è colpito di tassa persino i viaggiatori delle strade ferrate.

La stessa cosa è in Inghilterra: pagano in Inghilterra e le vetture pubbliche, e le vetture private, e i viaggiatori sulle strade ferrate. Ciò malgrado questa tassa non ha impedito a questi due paesi di fare alcuni passi nella via della civiltà, e credo che abbiano proceduto in una ragione non meno veloce di quella con cui noi procediamo.

Quindi mi pare che l'argomento dell'onorevole senatore Sauli non sia bastevole.

D'altra parte ve ne sono molti altri per indurre il Senato a non ammettere la sua proposta.

Il primo, il più grave, ed il più doloroso se si vuole nello stesso tempo, si è che abbiamo tutti la convinzione (e credo anche l'onorevole Sauli) che al 1° gennaio 1857 non saremo in condizione di rinunziare ad un ramo qualunque d'imposta.

Si può concepire la speranza, che io nutro sinceramente, di vedere al 1857, ed anche prima, ricondotto l'equilibrio; ma sperare che a quell'epoca si possa già ridiscender la scala delle imposte, io lo dico schiettamente, non lo credo possibile, nè alcuno può farsi quest'illusione.

Ma quand'anche vi fosse questa possibilità io non vedo perchè il Parlamento si debba togliere fin da ora la facoltà di esaminare quale fra tutte le imposte sarà opportuno di ridurre, donde si dovrà cominciare la riforma del sistema fiscale.

Se io potessi trasportarmi col pensiero a quel felice momento in cui il ministro di finanze non avesse altro fastidio che quello di pensare quale delle imposte si potesse ridurre, io lo dico schiettamente, non comincierei al certo dall'imposta sulle vetture, ma bensì dall'imposta delle gabelle, o da quella del lotto, o da alcune altre che sono più o meno gravi, o meno morali dell'imposta sulle vetture.

Ma quando anche l'onorevole senatore Sauli non divida questa mia opinione, perchè voler vincolare il Senato, il Parlamento a decidere fin d'ora che la tassa sulle vetture sarà la prima ad essere cancellata dal nostro Codice fiscale?

Ciò non mi pare razionale; quindi, sia perchè non vi è ragionevole speranza di poter rinunziare a questo ramo di

imposta nel 1857, sia perchè non è razionale il vincolarsi sin d'ora intorno alla preferenza da darsi a tale imposta, sia finalmente perchè un'imposta che ha un carattere transitorio torna più molesta che quella la quale ne ha uno definitivo, mentre questo è un indizio di necessità, avanti alla quale si china il capo; per questi motivi io prego il Senato a non voler accogliere l'emendamento del senatore Sauli.

SAULI. Gli argomenti che l'onorevole signor presidente del Consiglio mi ha fatto l'onore di opporre alla mia proposizione, non mi sembrano (domando scusa) intieramente concludenti.

Egli allega in principio che una tassa sulle locomotive non può in veruna maniera nuocere ai progressi della civiltà, poichè questo si vede praticato in Francia ed in Inghilterra, dove la civiltà ha fatto, e fa continuamente grandissimi progressi.

Ciò che accade in un paese soventi volte non si può applicare ad un altro; io sono per questo particolare dell'avviso del signor Montesquieu, il quale dice che, quando una legge riesce bene in un paese, non fa buona prova in un altro. In secondo luogo l'onorevole signor presidente del Consiglio domanda perchè mai si vuol rendere di così breve durata questa tassa, ed impedire al Governo di poterla continuare finchè le nostre finanze non siano in miglior condizione. Ma quando saremo prossimi al 1857, io credo che nessuno toglierà al Governo la facoltà di proporre ed al Parlamento di sancire una legge simile a questa.

In terzo luogo poi egli ha detto che in Francia ed in Inghilterra non solamente i viaggiatori per vettura pubblica sono obbligati a pagare un'imposta, ma anche quelli che viaggiano per mezzo delle strade ferrate.

Io dico allora che così in Inghilterra che in Francia nessuno gode privilegio veruno, ma qui appunto le strade ferrate che non pagano imposta veruna godono un privilegio; e siccome tutto quanto il paese paga per la costruzione delle strade ferrate, e che tutti non ne possono godere, sarebbe giusto che anche i vagoni percorrenti le strade ferrate fossero sottoposti ad una tassa; allora almeno non ci sarebbe questo sconcio che gli uni pagano e gli altri godono; la qual cosa costituisce un'ingiustizia flagrante.

Quindi a me pare che se il Senato non vuole approvare l'aggiunta da me proposta al primo paragrafo dell'articolo 26, almeno non mancano ragioni sufficienti per giustificarla.

PRESIDENTE. Domando se la clausola del senatore Sauli, colla quale vuole imporre un limite di tempo, sia appoggiata.

(È appoggiata.)

La metto ai voti.

(Non è approvata.)

Metto ai voti l'articolo 26.

(È approvato.)

BILANCI ATTIVO E PASSIVO PER L'ESERCIZIO DELL'ANNO 1853.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Ho l'onore di presentare al Senato i bilanci attivo e passivo per l'anno 1853. (Vedi 2° vol. Documenti, pag. 992.)

PRESIDENTE. Il Senato dà atto al signor ministro della presentazione di questi bilanci, i quali saranno stampati sollecitamente, e quindi trasmessi alla Commissione cui essi riguardano.

DISCUSSIONE ED APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER IL RIPARTO DELLE QUOTE DI CONTRIBUTO NELLE SPESE DI CONSERVAZIONE E MIGLIORAMENTO DEI PORTI DI PRIMA E SECONDA CATEGORIA.

PRESIDENTE. Siccome rimane ancor tempo, prima di compiere la votazione della legge ora discussa, propongo alla Camera che, seguendo l'ordine del giorno, voglia passare alla discussione della legge riguardante il riparto delle quote di contributo nelle opere di conservazione e miglioramento dei porti di prima e seconda categoria. (Vedi 3° vol. Documenti, pag. 1491.)

Prego i signori commissari a voler prendere il loro posto, e dichiaro aperta la discussione generale sul progetto medesimo.

Se non chiesi la parola sopra la discussione generale, pongo ai voti la chiusura della medesima.

(La discussione generale è chiusa.)

« Art. 1. Il concorso obbligatorio dello Stato, delle provincie, e dei municipi nelle spese da farsi nei porti di prima classe della prima categoria, ed in quelli della seconda categoria, a tenore degli articoli 8, 9 e 10 della legge 24 giugno 1852, verrà prestato nelle proporzioni stabilite dall'annessa tabella. (Vedi 3° vol. Documenti, pag. 1490.)

« Le spese da farsi nei porti di seconda classe della prima categoria saranno per intero a carico dello Stato. »

(È approvato.)

« Art. 2. Nel caso in cui si manifesti l'urgenza di eseguire un lavoro che non ammetta dilazione, è data facoltà al Governo di anticipare coi denari dello Stato le quote che a tenore dell'unita tabella devono stare a carico degli altri contribuenti, salvo a far reintegrare l'erario da chi di ragione nei successivi esercizi. »

(È approvato.)

« Art. 3. Le opere nuove attualmente in corso nei porti di seconda categoria, che sono state intraprese dai municipi prima dell'emanazione della presente legge, saranno compiute a loro carico col concorso dell'erario nei termini prescritti dalla tabella, ma senza concorso obbligatorio per parte delle provincie. »

(È approvato.)

« Art. 4. I ministri delle finanze e dei lavori pubblici sono incaricati, nella parte che rispettivamente li concerne, della esecuzione di questa legge. »

(È approvato.)

Prima di procedere allo squittinio debbo pregare il Senato a volersi radunare domani all'ora solita per la legge riguardante la conservazione del catasto di Sardegna.

Probabilmente vi sarà anche una relazione del senatore Di Vesme sulla convenzione per il servizio di corrispondenza postale fra Cagliari e Tunisi, che potrà dare al Senato argomento d'immediata discussione.

PRESIDENTE. Si procede ora allo squittinio per la prima legge riguardante l'imposta sulle vetture.

SENATO DEL REGNO — SESSIONE DEL 1852

Risultato della votazione:

Votanti 51
Voti favorevoli 44
Voti contrari 7

(Il Senato approva.)

PRESIDENTE. Si passa allo squittinio segreto della legge
per il riparto delle quote di contributo per la conservazione e
miglioramento dei porti.

Risultato della votazione:

Votanti 50
Voti favorevoli 48
Voti contrari 2

(Il Senato approva.)

La seduta è levata alle ore 5.
