

LXV.

TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1879

Presidenza del Presidente TECCHIO.

SOMMARIO — *Congedo — Appello nominale per la votazione relativa all'elezione di un Commissario nella Giunta d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane in surrogazione del Senatore Jacini dimissionario — Discussione del progetto di legge per l'abolizione delle tasse per la navigazione e il trasporto o la fluitazione dei legnami sui laghi, fiumi, torrenti, rivi e canali — Considerazioni e ordine del giorno proposto dal Senatore Berti — Parole del Senatore Zini, Relatore — Osservazioni del Senatore Lauzi — Replica del Senatore Berti — Avvertenze del Senatore Casati — Dichiarazione del Senatore Lauzi — Controreplica del Senatore Berti — Obbiezioni del Relatore all'ordine del giorno Berti — Considerazioni e riserve del Ministro delle Finanze — Considerazioni del Relatore — Parlano ancora sullo stesso argomento il Ministro delle Finanze e il Senatore Casati — Chiusura della discussione generale — Approvazione dell'art. 1° — Variante proposta dal Ministro delle Finanze all'art. 2° — Controproposta del Relatore — Formola concordata fra il Ministro delle Finanze e l'ufficio centrale — Avvertenze del Senatore Beretta e schiarimenti dei Senatori Casati e Caccia — Ritiro dell'ordine del giorno Berti — Votazione dell'art. 2° nella formola concordata e del 3° ed ultimo con una modificazione proposta dal Ministro delle Finanze — Lettura ed approvazione dell'articolo unico del Progetto di legge per la risoluzione della Convenzione fatta coll'ingegnere Maraini per la costruzione ed esercizio delle due linee ferroviarie a sezioni ridotte da Tremezzina a Porlezza e da Luino a Fornasette — Risultato della votazione per la nomina di un Commissario nella Giunta d'inchiesta sulle ferrovie italiane — Annullamento della votazione segreta sui due progetti di legge dianzi discussi.*

La seduta è aperta alle ore 3.

È presente l'onorevole signor Ministro delle Finanze.

Il Senatore, *Segretario*, CASATI dà lettura del processo verbale della tornata precedente che viene approvato.

Atti diversi.

Il Senatore Boschi domanda un congedo di un mese per motivi di salute che gli viene dal Senato accordato.

PRESIDENTE. È all'ordine del giorno la nomina di un Senatore Commissario nella Giunta d'inchiesta creata colla legge 8 luglio 1878, in sostituzione del Senatore Jacini dimissionario.

Avverto che già fanno parte della Giunta gli

onorevoli Senatori Cadorna Raffaele, Bembo, Devincenzi, Torelli e Brioschi.

Sono pregati gli onorevoli Senatori di scrivere il nome del Senatore che intendono eleggere, sulla scheda a ciascuno distribuita e di portarla nell'urna.

Prima che si intraprenda l'appello nominale si procede all'estrazione a sorte degli onorevoli scrutatori per lo spoglio delle schede.

Risultano estratti gli onorevoli Senatori Rosa, Mayer e Ponzi.

Lo scrutinio si farà verso il fine della seduta.

Discussione del progetto di legge: Abolizione della tassa per la navigazione e trasporto o la fluitazione dei legnami sui laghi, fiumi, torrenti, rivi e canali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge intitolato « Abo-

lizzazione della tassa per la navigazione e il trasporto o la fluitazione dei legnami sui laghi, fiumi, torrenti, rivi e canali. »

Invito l'onorevole Ministro delle Finanze a dire se intende che la discussione si apra sul progetto di legge approvato dalla Camera dei Deputati o invece sul progetto del nostro Ufficio Centrale.

MINISTRO DELLE FINANZE. Accetto che la discussione si apra sul progetto dell'Ufficio Centrale riservandomi a fare qualche osservazione sull'articolo 2°.

PRESIDENTE. Si dà lettura del progetto di legge dell'Ufficio Centrale.

Il Senatore *Segretario*, CHIESI, legge:

Art. 1.

Sono abolite le tasse ora esistenti a favore dello Stato, così per la navigazione sulle acque dei laghi, dei fiumi, dei torrenti, dei rivi e dei canali naturali o artificiali, come per il trasporto o la fluitazione dei legnami sulle stesse.

Art. 2.

Nei canali interrotti per conche chiuse e sostegni, dove al passaggio è necessità della opera manuale di giornalieri salariati, la tassa è mantenuta in fino a tanto che per Reali Decreti sia provveduto nei singoli luoghi a mantenere il servizio della navigazione, ponendo a carico degli utenti il rimborso della relativa spesa.

Art. 3.

La percezione delle tasse suindicate, salvo il disposto del precedente articolo, se è fatta in via economica dall'Amministrazione, cesserà nel giorno nel quale la legge entrerà in vigore; se è data in appalto, non potrà durare oltre la scadenza dei contratti ora in corso, che non contengano però la clausola di revocabilità, nel qual caso questa sarà esercitata nel più breve termine stabilito nel contratto.

PRESIDENTE. L'onor. Berti ha chiesto la parola quando leggevasi l'articolo 2°. Lo prego di esprimere se intenda parlare nella discussione speciale di quell'articolo o piuttosto nella discussione generale.

Senatore BERTI. Nella discussione generale.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo progetto di legge.

L'onorevole Berti ha la parola.

Senatore BERTI. Mi duole di dover prendere la parola in argomento estraneo ai miei studi, ma questa legge interessa altamente le provincie venete, e qui non vedo nessuno dei miei Colleghi, nemmeno il senatore Bembo che fa parte dell'Ufficio Centrale; quindi parlerò io, domandando precedentemente scusa, se, trattandosi di materia che non conosco, fossi a caso per cadere in qualche inesattezza.

L'Ufficio Centrale ha creduto opportuno di modificare la legge votata dall'altro ramo del Parlamento. Esso fu indotto a questa modificazione principalmente dal fatto che, secondo esso, non dovrebbe essere per ora esteso il beneficio ai canali interrotti per conche chiuse e sostegni, giacchè questi addomandano l'opera di un manovratore salariato, circostanza cote-sta che andrebbe ad aggravare, di più di quello che fosse la intenzione ministeriale, il Bilancio dello Stato, e sarebbe una, non dico infrazione, ma deviazione dal vero spirito della legge.

Io avrei una considerazione a fare, ed è questa:

Che quei manovratori, cioè quegli individui, che aprono e chiudono i sostegni di mano in mano che passano le barche, sono operai pagati dallo Stato, perchè quei sostegni sono inevitabili, necessari alla libera navigazione di quei fiumi, e se non ci fossero, la navigazione non sarebbe possibile, e se questa non fosse possibile, la legge potrebbe risparmiarsi l'incomodo di proclamarla libera.

Per la stessa ragione sono a carico dello Stato le opere di manutenzione dei muri dei sostegni stessi; sono a carico dello Stato le riparazioni delle porte, lo scavo delle conche e dei mandracchi, che aprono le vie ad esse; tuttociò è a carico dello Stato appunto perchè è necessario a mantenere questa libera navigazione. Se poi lo Stato per queste tasse fece degli appalti, e introdusse in questi appalti anche il corrispettivo del salario che sarebbe obbligato a dare agli operai od ai manovratori, questo non altera l'essenza del fatto, non toglie che quelle siano opere di prima categoria, e che appartengano quindi per obbligo al Bilancio dello Stato.

Io non saprei come diversamente si potesse

intendere la cosa; capisco che questo porterebbe un carico un po' maggiore del preventivato, vale a dire di lire 140,000, ma trattasi di così poco, che io non credo che per questa sola ragione si debba privare ancora per qualche tempo del beneficio dell'applicazione di questa legge le Provincie che ne sarebbero più favorite. Imperocchè, Signori, dobbiamo considerare che la legge del 1865 sulle opere pubbliche fu fatta prima che le Provincie Venete fossero incorporate nel Regno d'Italia, e che le Provincie Venete sono in condizioni idrauliche affatto diverse da tutte le altre Provincie; ed io credo che se quella legge fosse stata fatta dopo, avrebbe preso in considerazione queste diverse condizioni idrauliche delle nostre Provincie, e vi avrebbe provveduto.

Ma se noi siamo costretti a portare la parte più gravosa della legge del 1865, perchè non dobbiamo almeno fruire di quelle disposizioni che ci sarebbero favorevoli?

Un'altra considerazione mi pare che facessero gli onorevoli membri dell'Ufficio Centrale, ed è di ammettere una divisione dei canali o fiumi naturali, la cui navigazione è l'oggetto principale della legge medesima ed è affermata libera, dai canali artificiali, pei quali fu mantenuto il vincolo alle legittime consuetudini esistenti, e alle disposizioni delle leggi speciali.

Io non conosco le condizioni, in cui si trovano tutti questi canali che sarebbero favoriti dalla legge, ma conosco abbastanza per quanto mi dà l'incolato e il desiderio di essere informato dei fatti di casa mia, conosco abbastanza, dico, la condizione dei canali delle Provincie venete, i quali sono chiamati artificiali così per modo di dire, ma non lo sono in realtà, perchè non sono altro che sostituzioni di fiumi naturali, i quali furono per ragioni igieniche o militari portati fuori dalla Laguna: molti di essi anzi immessi in vecchi alvei abbandonati di fiumi, ma non sono già di quei canali artificiali, che si formano per derivazione di acque, onde provvedere un territorio di acqua, o per viste di irrigazione ed altro, ma sono veri e propri canali naturali.

Una volta, quando i fiumi andavano in laguna liberi e padroni di sè, essi s'incontravano in questo vasto bacino, vi scavavano il loro canale e si congiungevano. La naviga-

zione era libera; si discendeva da un fiume, si attraversava la laguna, si entrava in un altro. Quando invece si prese la deliberazione di portare questi fiumi fuori della laguna, rimase interrotta questa naturale incanalazione, e fu necessario sostituirla con altri canali, ma la loro natura non per questo viene a mutarsi: sono sempre canali naturali, e la prova si è (almeno io ritengo di non affermare un errore) che non sono, come gli artificiali, proprietà dello Stato, non sono demaniali; sono proprietà pubblica, come le strade e sono trattati al pari dei maggiori fiumi delle nostre Provincie.

Ora, il Senato deve considerare che se si adottasse la proposta dell'Ufficio Centrale, vale a dire di sospendere il beneficio di questa legge fino a che vi si provveda con decreto reale, per questi canali che si trovano nelle condizioni da me accennate, chi ne porterebbe il maggiore peso sarebbe la Provincia di Venezia, imperciocchè trovo qui un elenco di questi canali e ne vedo indicati: uno per la Provincia di Bologna, due per la Provincia di Ferrara, due per la Provincia di Mantova ecc. insomma non più di due per Provincia; per Venezia sarebbero nientemeno che dieci, vale a dire, un po' su un po' giù, il numero totale dei nostri canali.

E così noi non ritrarremo nessun beneficio da questa legge, imperciocchè Dio sa per quanto peserà su noi questo carico, dal quale assolutamente la legge ci dispensa, perchè, ripeto, queste sono opere di prima categoria, e tutte le spese inerenti per mantenere la libera navigazione debbono starsene a carico dello Stato.

Ciò nulla meno, per tranquillare anche l'animo dubitoso de' miei onorevoli e rispettati Colleghi dell'Ufficio Centrale, acciocchè non ne venga più danno all'Erario di quello che ragionevolmente e giustamente ce ne deve venire, io proporrei quest'ordine del giorno:

« Il Senato invita il Ministero a provvedere
« con decreti reali, in quanto occorresse, ai
« servigi di quei canali o fiumi per i quali
« sarebbe dall'Ufficio Centrale proposta la so-
« spensione della legge che si sta discutendo. »

Senatore ZINI, *Relatore*. Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ZINI, *Relatore*. Comincerò dal ras-

sicurare l'on. Senatore Berti sopra la portata di questa legge che egli crede non arrechi nessun beneficio alla Provincia di Venezia. Veda che lo arreca e lo arreca subito per quello che risponde alla tassa sui canali aperti, sui quali grava il balzello della così detta *milizia da mar*.

Tutti i canali aperti, per i quali non occorre nessun meccanismo, sono colla promulgazione della legge affrancati immediatamente da ogni balzello; non solo, ma sono anche affrancati dalla tassa quegli altri canali, che egli con un ingegnoso argomento ha voluto pur dire naturali, sebbene trasformati, per modo di dire, in artificiali; perchè forse nella loro origine vi erano realmente i naturali, i quali interriti e abbandonati furono sostituiti dagli artificiali.

E che siano artificiali è evidente; perchè vi è l'artificio del sostegno e della conca; senza di che il canale non potrebbe servire all'oggetto della navigazione. Dunque prescindendo da ciò, affermo che anche questi canali sono liberati dalla tassa.

L'Ufficio Centrale facilmente si è convinto che non ostante il piccolo scapito che ne viene all'erario, fosse doveroso di togliere queste fiscalità, che gravano e inceppano la navigazione; e di doverle togliere per rispondere appunto allo spirito ed alla lettera della legge organica sui lavori pubblici, la quale per quanto è possibile ha consacrato la più grande libertà di passaggio.

Ma appunto non si tratta più di mantenere in parte una tassa fiscale; ma si tratta di far pagare puramente e semplicemente un servizio manuale speciale, che giorno per giorno, volta per volta, luogo per luogo, occorre solamente a quelle persone che se ne giovano. Questo piccolo aggravio risponde per analogia, come è detto nella Relazione, a quella riserva che ha voluto la legge delle opere pubbliche anche sulle strade nazionali. La detta legge, in omaggio al principio, abolì i pedaggi sulle strade nazionali; ma però fece una riserva — ad eccezione di quelli per il varco dei fiumi o torrenti sopra chiatte o ponti natanti. — In questo caso che cosa vuole la legge? Che la strada nazionale sia perfettamente libera.

Ma occorre in quel posto un servizio manuale giornaliero, di che si giovano solo quelli che passano: ebbene, questa spesa è proporzional-

mente pagata dai passanti: e la cosa è perfettamente consentanea alla natura stessa di questo servizio.

L'onorevole Berti ha detto: ma badate che sono opere di prima categoria, e quindi tutte le spese ricadono allo Stato.

Mi permetta l'onorevole Berti di assicurarlo che non sono tutte opere di prima categoria. Ho sotto gli occhi l'elenco e ne rilevo talune di seconda.

Questo per altro non muta la ragione della questione; poichè, se alle prime provvede solo lo Stato, alle seconde provvede lo Stato col concorso di altri enti interessati: ma provvede. Se non che, consideri di grazia l'onorevole Senatore Berti, che lo Stato, per provvedere a questi servizi, riscuoteva una tassa, nella quale si sommano tre elementi, per modo di dire; cioè: 1° un antico diritto feudale o fiscale che sia; 2° il corrispettivo delle spese di manutenzione delle opere necessarie per la navigazione; 3° il corrispettivo del necessario servizio manuale.

Or bene, quanto al primo punto, la legge provvede; toglie la fiscalità. Quanto al secondo, si rientra nel diritto comune, e la spesa di manutenzione ricade sull'ente o gli enti designati dalla legge, a ragione della classificazione delle singole opere. L'Ufficio Centrale non ha voluto addentrarsi in codesta questione, perchè alcune opere sono di prima, ed altre di seconda categoria; ed anzi può darsi benissimo che per le condizioni peculiari di alcune di codeste opere, il Governo venga nell'intendimento di proporre un'altra classificazione.

Se prima d'ora non si è venuti a questa classificazione, ciò ha dipeso (lo rileva il Ministro proponente) dalle difficoltà pratiche che si incontrano nel determinare il passaggio di queste opere dallo Stato agli enti morali interessati.

Parmi dunque che per ogni rispetto la proposta dell'Ufficio Centrale siasi perfettamente conformata allo spirito della legge ed all'intendimento del Governo, come al desiderio di quelle popolazioni, le quali volevano, per quanto possibile, essere affrancate da questo aggravio.

L'onorevole Senatore Berti parla specialmente ed anzi esclusivamente, delle opere della Provincia di Venezia, e dice che in fine dei conti questa è una spesa che era sopportata dallo

Stato; e soggiunge, che trattandosi di una piccola cosa, non sa perchè si voglia mantenere questa servitù. Ma l'onorevole Senatore Berti non ha forse posto mente, o non rammenta che i canali della Provincia di Venezia sono quelli che producono meno, e che anche realmente costano meno per questo servizio; anzi per alcuni di questi canali, è detto in una memoria che ci siamo procurati dal competente Dicastero, che si è finito col domandar più nulla, perchè il servizio è fatto dagli stessi custodi idraulici che sono sul luogo.

Tanto meglio! Sarà tanto più facile al Governo il comporre la riscossione del poco corrispettivo di questi servizi, che occorrono per questi canali speciali. Ma se l'onorevole Senatore Berti riscontra l'elenco, vedrà che vi sono anche i canali della Provincia di Milano, di Pavia, di Modena, di Ferrara; e per questi la spesa non è tanto piccola, anzi è abbastanza forte; sicchè la somma occorrente per tutti questi salari ai *manovratori*, tocca circa alle 40,000 lire.

All'Ufficio Centrale è parso che non si debba ingrossare lo scapito dell'Erario, addossandogli una nuova spesa che, in fin dei conti, è qualche cosa.

Adunque, per queste ragioni, e per le altre dichiarate nella Relazione, l'Ufficio venne a quella conclusione; ed ho l'onore di confermare che vi si mantiene.

L'onorevole Senatore Berti proporrebbe un temperamento. Mi perdoni; ma la stessa sua proposta prova che non è molto sicuro della bontà della causa; poichè per altro modo ammette la necessità di provvedere al mantenimento della navigazione. Il temperamento sarebbe quello d'invitare il Ministero a provvedere a questo servizio, come meglio crederà.

Io credo che il Ministro delle Finanze dirà qui quello che già disse nell'Ufficio Centrale, che non poteva accomodarsi dello inscrivere nel Bilancio una nuova somma per questo servizio: onde la necessità assoluta del farla pagare da qualcuno. E come non dagli utenti? Per questo noi manteniamo la legge tale e quale è scritta, con la modificazione che l'Ufficio Centrale ha l'onore di presentare. Il Governo ne ha facoltà per regolare questo piccolo contributo e farlo pagare ai passanti nello stesso modo onde lo fa pagare per i ponti na-

tanti e per le chiatte sulle strade nazionali. Ma se si volesse ritornare alla legge tale e quale è stata presentata, e respingere l'articolo proposto dall'Ufficio Centrale, io credo che la tassa rimarrebbe, sì, abolita; ma il Governo non avrebbe fondamento giuridico per farsi pagare dai passanti nemmeno un soldo. Il passante avrebbe diritto di dire al Governo: aprite, che voglio passare—ma un ordine del giorno non potrebbe dare facoltà al Governo di richiedere il pagamento del passo, a ragione del servizio manuale. Dunque, per questo che io credo così evidente, prego il Senato a volere dare il suo voto favorevole a questa modificazione e alle altre poche, le quali sono tanto più necessarie in quanto che la legge, come pur ne riviene dalla Camera dei Deputati, non potrebbe letteralmente più avere effetto, perchè l'articolo secondo parla di una tassa che dovrebbe cessare col primo gennaio 1879.

E soggiungo quello che non avvertii prima, e torna a giusta critica della prima proposta della legge: approvata che fosse tale quale ci fu presentata, una delle due: o lo Stato dovrebbe sopportare una spesa che non ha preveduto; ovvero non si farebbe più il servizio delle conche e dei sostegni, perchè non vi sarebbe chi lo pagasse. Il che vuol dire che la navigazione sarebbe improvvisamente interrotta: perchè è ben chiaro che, risolti gli appalti, e non pagando nessuno, e non avendo lo stanziamento per pagare questo servizio giornaliero, le conche rimarrebbero chiuse.

Per le quali cose non credo di aver più altro da aggiungere, e l'Ufficio insiste, pregando perchè sia approvato l'articolo, come venne da esso proposto.

Senatore LAUZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore LAUZI. Io aveva intenzione di proporre un'osservazione, o meglio direi, un'interrogazione all'Ufficio Centrale quando fosse venuto in discussione l'art. 2°. Ma poichè vedo che nella discussione generale si tratta ampiamente di quell'art. 2°, espongo anch'io le mie osservazioni.

La difficoltà che mi preoccupa nasce sullo articolo 2° da quelle parole in fine di esso — *ponendo a carico degli utenti il rimborso della relativa spesa.*

Io prendo a soggetto il canale di Pavia, del

quale conosco bene le condizioni; canale navigabile che conduce le acque da Milano al Ticino passando per Pavia, e che ha un doppio scopo di pubblica utilità, cioè quello della navigazione, l'altro della irrigazione, poichè dallo stesso canale si estrae molt'acqua per la irrigazione, e quest'acqua fu un largo beneficio per una parte della Provincia milanese e della pavese, inquanto che si ridussero a floridi prati dei campi sabbiosi che producevano pochissimo grano.

Ora la parola *utenti* è generalmente usata, quando si parla di canali d'irrigazione, applicandola a coloro che approfittano delle acque appunto per irrigare i loro beni; e faccio quindi questa interrogazione: se cioè l'Ufficio Centrale nel proporre l'articolo 2° e nell'usare questa frase *a carico degli utenti*, ha inteso parlare anche di coloro che si servono (*utuntur*) delle acque per fine d'irrigazione.

Nel contratto col quale lo Stato accorda l'uso di acque pubbliche per la irrigazione, è consentaneo allo scopo che il Governo pensi a tutte quelle spese che sono necessarie, perchè l'irrigazione in quel luogo dove l'acqua è concessuta, abbia il suo pieno effetto, il che principalmente dipende dal livello delle acque.

Ora, questo livello dell'acqua che mantiene il vantaggio dell'irrigazione delle diverse plaghe che si succedono per lungo tratto da Milano al Ticino, questo livello è mantenuto precisamente col mezzo di sostegni o conche, come le chiamano in quei paesi.

Ora, è naturale che in faccia agli utenti il Governo deve conservare e deve fare manovrare le conche, affinchè si mantenga quel tal livello pel quale solamente si può dare luogo alla irrigazione.

Ora, l'aver qui introdotto la parola *utenti*, se mai si credesse di applicarla anche a coloro che hanno comperato a perpetuità o a lungo termine l'uso dell'acqua per l'irrigazione, si verrebbe a supporre la possibilità di imporre un nuovo patto, un nuovo aggravio alle persone che hanno fatto un contratto perfettamente lecito, in piena forma giuridica, il quale deve avere tutta la sua efficacia.

E se poi per *utenti* s'intendessero unicamente gli utenti per irrigazione, allora sarebbe un togliere un aggravio al commercio per buttarlo sull'agricoltura, ciò che non credo sia

nell'intenzione del Governo, nè sia cosa giusta, nè equa. Per conseguenza io mi limito a chiedere all'Ufficio Centrale se sotto questa parola di *utenti* possano essere compresi quelli del canale di Pavia e quelli che si trovano in analoga condizione e possano essere obbligati dal Governo ad unirsi in consorzio.

Mantengo la mia interrogazione nel caso che si credesse di autorizzare il Governo a fare concorrere nelle spese di cui si tratta gli utenti dell'acqua, poichè si violerebbero i contratti esistenti e si farebbe, direi così, una violenza al diritto.

Senatore BERTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BERTI. Le tasse, che aggravano la navigazione su questi canali (parlo non della Provincia di Venezia, ma del Veneto), sono ancora vecchie tariffe della Repubblica, la quale poneva pedaggi sulle strade, tasse sui fiumi, ed erano quindi consentanee allo spirito di quei tempi. Ma la legge del 1865 proclamava la soppressione di tutti questi noiosi diritti, proclamava la libertà intiera del movimento per tutte le vie terrestri e fluviali. Detto questo, domando se, intendendo la legge come l'avrebbe redatta l'on. Senatore Zini, sia concedere intera questa libertà. La libera navigazione, salvo per alcuni grandi fiumi, e per brevi tratti di essi, ha bisogno di conche, di sostegni, ecc., ma ciò non toglie che quelle opere non siano calcolate di prima categoria, e le spese relative poste a carico dello Stato. Ed io non so comprendere perchè debba essere a carico dello Stato la manutenzione, debbano essere a carico dello Stato le riparazioni delle porte, debba essere a carico dello Stato l'escavazione dei canali, e non debbano esserlo le spese pel trattamento di coloro che sono incaricati di aprire e chiudere le porte. Ma se non vi fossero costesti manovratori, io dovrei starmene a casa mia, non potrei transitare per quei canali.

Dunque il dire: sospendiamo la legge fino a che venga decisa tale questione, finchè sia determinato a cui spetti il carico di pagare questi manovratori, e scemare la libertà che garantisce la legge, è togliere qualche impedimento, ma non dare al paese una libera navigazione. Quando si debba, per esempio, da Venezia al Dolo pagare tre tasse, perchè tre

sono i sostegni, io domando se questa sia libera navigazione.

Insomma ripeto che non comprendo, se tutto ciò che serve a mantenere libera la navigazione è a carico dello Stato, perchè cotesta mano d'opera, che serve alla libera navigazione, non debba essere del pari a suo carico.

Quindi io credo che non ci sia verun motivo per proporre la sospensione di questa legge, che è, mitemente se vuoi, ma pur sempre benefica alle nostre Provincie, aggravate pur troppo da incomportabili pesi.

L'onorevole Zini dice che porterebbe all'erario un peso maggiore delle sue previsioni. A me non consta che queste previsioni siano state esposte; si è detto che lo Stato con questa soppressione va a perdere circa 140,000 lire, ma la legge non ne favella. Ad ogni modo non parmi che la spesa di un 30 o 40 mila lire di più abbia ad impedire allo Stato di prendere una simile giusta disposizione.

Si è detto anche che questo progetto di legge dovrebbe già tornare alla Camera, essendovi un errore di data; infatti l'articolo 2 fisserebbe al 1° gennaio 1879 l'epoca in cui la legge andrebbe in vigore, e ciò non è più possibile in quanto che siamo già ai 3 di febbraio; ma questo è un errore che non dà luogo a discussioni di sorta e viene corretto in qualche minuto; se invece la legge ritorna alla Camera così profondamente modificata, la discussione sarà lunga e vivace, se pure verrà prontamente discussa, imperciocchè potrebbe accadere eziandio che dormisse della grossa sul banco della Presidenza per tutto il resto dell'attuale sessione.

Detto questo, non mi permetto di aggiungere altra parola, e mi rimetto alla saviezza dell'onorevole Ministro delle Finanze.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Senatore Casati.

Senatore CASATI. L'on. Senatore Berti la prima volta ha esordito dicendo che questa legge interessava essenzialmente le Provincie venete, anzi la Provincia di Venezia. Ora, fra le Provincie interessate vi è anche la Provincia di Roma che non ha niente a che fare coll'Alta Italia.....

Senatore BERTI. Perdoni, non ho detto questo; io ho detto...

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Berti, risponderà a suo tempo.

Senatore CASATI. Almeno ho inteso così, ed essendomi posto vicino a lui ne aveva presa nota. Ora, io dico invece, che questa legge interessa molte altre Provincie e anche quella di Roma. È vero che Roma non otterrà alcun vantaggio prossimo dall'attuazione di questa legge, giacchè il contratto per il rimorchio nel Tevere dura ancora per molti anni, ma tuttavia la legge contempla anche la Provincia di Roma; dunque non è una legge d'interesse locale, è d'interesse generale.

Le tasse che sono contemplate in questa legge si possono intendere divise in due categorie. Le une hanno infatti il carattere di tasse feudali come sarebbero appunto le più importanti fra di esse che si vogliono subito abolire: le tasse, per esempio, della *Milizia da mar* che si esigono soltanto nella Venezia. Ma queste per la modificazione portata dall'Ufficio Centrale non soffrono alcun ritardo nella loro abolizione; restano abolite immediatamente.

Le altre che l'Ufficio Centrale ha desiderato che rimanessero per qualche tempo, affinché il Governo potesse provvedere, sono quelle le quali non sono vere tasse nel senso stretto di questa parola, ma corrispondono ad un servizio reso dallo Stato.

Se si approvasse tale e quale il progetto venuto dalla Camera dei Deputati nascerebbe questo: che il giorno stesso in cui la legge andasse in vigore, gli appaltatori, che fanno ora il servizio, non potendo più riscuotere la tassa non pagherebbero più i loro operai, e per conseguenza il servizio della navigazione sarebbe *ipso facto* sospeso.

Il Governo d'altra parte non potrebbe far lui questo servizio, perchè, secondo i dati che abbiamo avuti dal Ministero delle Finanze, il servizio dei sostegni nei varî canali costa 37 mila lire in circa. Ora, per esperienza, si sa che quando un servizio passa dagli appaltatori all'Amministrazione dello Stato viene a costare sempre più, e quindi l'on. Relatore dell'Ufficio Centrale, il quale ha detto che costerà 40 mila lire, forse si è tenuto molto al disotto della spesa che si incontrerebbe in realtà. Ora, sa l'on. Senatore Berti, che senza un progetto di legge determinato il Governo non può stanziare nes-

suna somma, e tanto meno può stanziare una somma che sia superiore alle 30 mila lire. Dunque avverrebbe questo: che nel giorno dell'attuazione della legge il servizio sarebbe sospeso per parte degli appaltatori, e non si potrebbe fare per conto del Governo perchè nessuno pagherebbe, ed il Governo non avrebbe i mezzi di farvi fronte.

Evidentemente, se l'onorevole Senatore Berti conoscesse anche gli altri canali saprebbe come sia impossibile che il barcaiuolo, il quale si presenti al passaggio di un sostegno, lo manovri egli stesso. Prima di tutto ha ben altro da fare; poi non converrebbe neppure allo Stato il lasciar libero ai barcaioli l'uso dei sostegni i quali hanno meccanismi abbastanza delicati, che lasciati esclusivamente a mani dei barcaioli verrebbero trascurati e resi facilmente inservibili; sicchè avverrebbe che non ne potessero usufruirne le barche che dovessero passarvi poi, e che il Governo, tenuto alle riparazioni, fosse obbligato a continue spese di riparazioni.

Quindi è che l'effetto del progetto di legge tale quale ci venne dalla Camera dei Deputati, sarebbe stato quello di sospendere immediatamente tutto il servizio di navigazione: per esempio, nei canali che vi sono in Lombardia, oltre a quelli di Modena e di Bologna, ove si pratica un commercio molto vivo, non avrebbe potuto aver luogo il servizio di navigazione.

L'onorevole Berti ha detto che la legge sulle opere pubbliche essendo stata fatta nell'anno 1865 e quindi prima dell'annessione della Venezia, non ha potuto tenere a calcolo le condizioni di quelle Provincie e che si sarebbe forse redatta in modo differente quando si fosse fatta, ad esempio, nel 1867 e cioè dopo l'aggregazione della Venezia al Regno d'Italia.

Io faccio osservare all'on. Senatore Berti, che i canali navigabili, mediante sostegni, (che sono appunto quelli che la Commissione ebbe di mira) erano in Lombardia in maggior numero che nella Venezia, cosicchè quando quella legge è stata fatta si è certamente potuto tenere tutto il dovuto calcolo delle esigenze di quella specie di navigazione. Quindi, se venne mantenuta la tassa di passaggio, si sapeva quel che si faceva e non si contemplavano casi che fossero per avventura ignorati.

Ma, dice l'on. Berti, la legge sui lavori pub-

blici dichiara che la navigazione dev'essere libera, e difatti l'art. 141 lo dice; ma per navigazione libera, che cosa s'intende? Io credo che si debba intendere che non è privilegiata per nessuno, che tutti la possano esercitare in quei laghi, in quei fiumi, in quei canali; e tanto ciò è vero che non bisogna arrestarsi a citare la prima parte dell'art. 141, ma bisogna citare anche il capoverso. L'art. 141 nel principio dice: *La navigazione sui laghi, fiumi e canali naturali è libera.* E il capoverso soggiunge: *Sui canali artificiali è regolata dalle legittime consuetudini esistenti e da disposizioni di leggi e regolamenti speciali.*

Leggi e regolamenti speciali motivano appunto a carico dei naviganti questa tassa per l'apertura dei sostegni.

Dunque vede che siamo perfettamente nello spirito della legge.

L'on. Senatore Berti ha detto ancora: se si aderisse alla proposta dell'Ufficio Centrale, la Provincia di Venezia ne porterebbe il maggior peso, perchè la Provincia di Venezia ha un maggior numero di canali delle altre provincie classificate in quest'elenco. Ma i canali io non credo che si abbiano da calcolare a numero, credo che si abbiano a calcolare a chilometri; in una Provincia vi può essere un solo canale, in un'altra dieci, ma il canale unico di una Provincia può essere il doppio in sviluppo dei dieci canali dell'altra Provincia insieme sommati; e ciò può anche avvenire per il movimento delle barche.

Ma che la Provincia di Venezia abbia poi a portare un peso maggiore non è neppure giusto sotto un altro aspetto, ed è che le tasse (escluse sempre quelle che riflettono la *milizia da mar* sulla quale l'Ufficio Centrale non ha fatto nessuna obbiezione per l'abolizione) le tasse, dico, che si pagano per l'apertura di sostegni nelle Provincie di Venezia sono piccolissime; le più forti sono quelle che si pagano nelle Provincie di Milano, di Pavia, di Modena e di Bologna, le quali sarebbero le Provincie che porterebbero il peso del disposto in questo secondo articolo, non certo la Provincia di Venezia.

Questo secondo articolo d'altronde non pare che poi abbia tutto quest'effetto che l'onorevole Senatore Berti gli attribuisce.

Egli dice che sospende la legge; ma, in ve-

rità non la sospende affatto. Prima di tutto lascia che l'articolo 1° abbia il suo intero effetto per l'abolizione delle tasse a cui non corrisponde un servizio reso, e queste sono la maggior parte.

In secondo luogo, ammette l'articolo 2°, che il Governo possa mediante Decreti Reali abolire man mano anche le altre tasse, o almeno ridarle colla sola corrisponsione della spesa che si fa. Per conseguenza vede che non c'è alcuna sospensione di legge.

L'art. 3.° (posto che quantunque siamo nella discussione generale si è parlato degli articoli) l'art. 3.°, dico, dell'Ufficio Centrale, ha avuto di mira anche di correggere una svista probabilmente occorsa nell'art. 2.° del Progetto della Camera dei Deputati.

L'art. 2.° del Progetto della Camera dei Deputati dice, che quei contratti che abbiano in sé la clausola di revocabilità, dovranno cessare col 31 dicembre 1878, ossia a giorno fisso. Ora, la clausola di revocabilità è di solito (e quindi potrebbe darsi che in una gran parte dei contratti che lo Stato ha fatto cogli appaltatori cioè avvenga) accompagnata dalla condizione di un determinato tempo di preavviso. Ora, vede che quando c'è il tempo di preavviso non si può far cessare una tassa a giorno fisso, e questo l'Ufficio Centrale l'ha corretto dicendo che il diritto di revocabilità sarà esercitato nel più breve termine stabilito dal contratto. Quindi, quando il Ministero abbia approvata la legge, darà la denuncia ed il contratto sarà revocato quando il termine di preavviso sia scaduto; ma non si può far ciò a giorno determinato.

Il Senatore Berti ha riconosciuto che la data del 1.° gennaio per l'abolizione della tassa non si poteva mantenere, e che quindi la legge avrebbe dovuto tornare alla Camera; ma disse che questa correzione non avrebbe portata nessuna discussione, e quindi si sarebbe potuta fare molto in fretta.

Io credo che anche in questo non ci sia proprio alcun fondamento in quanto che siccome la legge fu nell'estate scorsa portata in seduta della Camera nel giorno 5 luglio (giorno, se non erro, che era proprio fra gli ultimi della sessione, ed in epoca in cui si tenevano due sedute al giorno), il progetto non diede luogo a veruna discussione, tranne ad una osserva-

zione relativa all'assenza del Ministro delle Finanze, e circa la convenienza di attenderne la venuta prima di procedere oltre nella discussione. Avendo però il Ministro dei Lavori Pubblici dichiarato che ne assumeva egli la responsabilità, allora si progredì avanti senza che in merito si facesse osservazione di sorta.

Conseguentemente, è naturale che se questo progetto fosse riportato davanti all'altro ramo del Parlamento anche per una semplice correzione di data, la discussione in merito potrebbe benissimo risollevarsi, non essendo stata esaurita.

Al Senatore Lauzi poi dirò che non mi pare che l'art. 2 dell'Ufficio Centrale possa contenere l'equivoco a cui egli ha accennato. L'articolo medesimo termina con queste parole: « infino a tanto che per Reali Decreti sia provveduto pei singoli luoghi a mantenere il servizio della navigazione, ponendo a carico degli utenti il rimborso della relativa spesa. »

Per conseguenza, qui si tratta non di utenti dell'irrigazione, ma sibbene di utenti della navigazione. La parola utenti, è vero, è parola generica che si può benissimo applicare tanto a chi usa dell'una, quanto a chi usa dell'altra cosa, ma nel caso attuale l'Ufficio Centrale non crede che siavi possibilità d'equivoco.

Se poi l'onorevole Senatore Lauzi credesse di proporre una qualche dizione che meglio chiarisse il concetto nostro, lo prego a proporla...

Senatore LAUZI. Domando la parola.

Senatore CASATI... ma, ripeto, non parmi sia il caso di veruna modificazione necessaria.

PRESIDENTE. La parola spetterebbe dapprima al Senatore Berti e poscia al Senatore Lauzi.

Senatore BERTI. Parli pure, se lo crede, il Senatore Lauzi.

Senatore LAUZI. Prendo la parola unicamente per dichiarare che sono pienamente soddisfatto delle risposte datemi dall'on. Senatore Casati, a nome dell'Ufficio Centrale, e siccome ne rilevo come non siavi possibilità di applicare la parola *utenti* a quelli che godono del diritto di derivazione per irrigazione, così non insisto nella mia osservazione.

PRESIDENTE. Ha ora la parola il Senatore Berti.

Senatore BERTI. Io intendo solamente di dire all'onorevole Senatore Casati che le mie parole non si riferivano agli interessi locali o

generali contemplati da questa legge; io dissi che le riforme proposte dall' Ufficio Centrale colpivano precipuamente la Provincia di Venezia, e lo desumeva dal numero dei canali, pei quali rimarrebbe sospesa la legge. Egli mi osserva essere un cattivo sistema contare i canali a numero piuttosto che a lunghezza e a chilometri, e questo è vero; ma io non ho sott'occhi la mappa; posso soltanto dire in generale, che vi sono canali navigabili che vanno da Venezia a Portogruaro ed hanno una lunghezza di circa 100 chilometri, ed altri ve ne hanno lunghi circa 80, per andare nei distretti di Cavarzere e d'Adria.

Un'altra osservazione egli fece, ed è che la legge colle modificazioni dell' Ufficio Centrale, non resta punto sospesa, neppure pei canali forniti di conche o sostegni. Io ho un' alta stima dell' ingegno dell' onorevole Casati, ma questa volta mi pare che l'ingegno sia troppo. Allorchè l'articolo 2 mi dice che le tasse per quei canali sono *mantenute*, è per me lo stesso che la legge rimanga sospesa. E invero la legge sopprime le tasse; io invece le pago; per me dunque è come la legge non fosse.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Relatore Zini.

Senatore ZINI. Riprendo ancora la tesi del maggior aggravio che il Senatore Berti crede cadere sulla Provincia di Venezia.

Io gli concedo volentieri che rimanga lo aggravio di quella molestia, del dovere, cioè, pagare in più luoghi quel piccolo contributo, massime per le condizioni topografiche di quella Provincia ove i canali sono frequenti: ma per questo non si può dire che la Provincia sopporti un aggravio economico. Mi permetta di non crederlo. Oltre che il piccolo contributo, si ridurrà al minimo, mi giova ricordare che tra gli argomenti che officiosamente ci furono sottoposti per indurne a concludere per l' accettazione pura e semplice del disegno approvato dalla Camera, fu che quella tassa sui canali veneti rende tanto poco che già in più luoghi non si riscuote più, anche perchè questo servizio manuale è fatto dai custodi idraulici che hanno anche altre mansioni.

E se questo è, come credo e non dubito, ripeterò tanto meglio, che il Governo potrà più facilmente assicurare questo servizio. Quanto alla molestia, è una necessità inevitabile e por-

tata dalla topografia e dalle condizioni di quei canali.

Ma l'aggravio maggiore rimane per le Provincie di Lombardia: onde, per esempio, alle cariche o sostegni del naviglio di Milano occorrono non so se 20 *manovratori*.

Là sì, occorre una maggiore spesa: ma fra le Provincie che si potrebbero tenere aggravate da questa riserva non sarebbero certo quelle della Venezia.

Ora dico, che tanto più facilmente il Governo potrà semplificare questa riscossione. Gli stessi corpi morali che hanno interesse per avere più spedita la navigazione probabilmente assumeranno essi il carico di questa piccola riscossione; che già si ridurrà a ben poca cosa.

Ad ogni modo anche questa è da lasciare interamente alla discrezione del Governo. — Ma io pregherei l' onorevole Senatore Berti ancora di ricordare quella osservazione che ho avuto l' onore di fare fino dal principio. Queste cariche non hanno tutte la stessa importanza per essere mantenute in prima categoria; e questo avvisò già il Ministro proponente. Ma esso si arrestò alle difficoltà pratiche, massime per gittare, quasi di straforo e senza uno studio preliminare di tutte le questioni, queste opere addosso alle Provincie e ai Comuni e ai consorzi.

Ed è certo che per uno studio accurato può darsi benissimo che anche per queste, od almeno per alcune, il Governo riscontri applicabili i criteri per i quali si sono fatte le classificazioni delle opere pubbliche: ed anzi trovi conveniente sotto tutti i rapporti, anche per la maggiore semplificazione del servizio e per la maggiore economia, di mutare la classificazione di queste opere le quali non sono tutte di prima categoria. L' Ufficio Centrale quindi insiste perchè sia mantenuta la sua modificazione, facendo di bel nuovo osservare che la proposta dell' ordine del giorno non avrebbe nessuna efficacia giuridica per obbligare i passanti o naviganti a pagare quel piccolo contributo che risponde al servizio manuale.

E mi si permetta di ripetere che questo servizio risponde esattamente a quello che la legge organica ha riservato per le strade nazionali, cioè il pedaggio per le chiatte e ponti; quantunque se vi hanno opere le quali debbano essere libere siano le strade nazionali.

La stessa regola, lo stesso criterio si applica in queste opere idrauliche di prima e seconda categoria, che rispondono, come disse il Ministro proponente, a strade che camminano.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro delle Finanze ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io mi terrò nei limiti della discussione generale, zebbene quella che è stata fatta fin qui si sia più propriamente aggirata sul concetto e sui termini dell'art. 2 proposto dall'Ufficio Centrale.

Io devo dichiarare che il Governo ha vivissimo desiderio che questa legge abbia immediatamente il suo pieno e completo effetto. È una legge, o Signori, che è attesa da lungo tempo, e da lungo tempo promessa. Si tratta di tasse medio-ovali, della cui legalità si è finanche disputato, e non senza un certo fondamento di ragione; imperocchè dopo la pubblicazione della legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865 nelle provincie venete, pareva che anche in quelle provincie la navigazione dovesse esser libera come in tutto il resto dello Stato.

È noto al Senato quali e quanti reclami si sono elevati contro il mantenimento di questi balzelli, di cui le popolazioni venete non sapevano, nè si sanno dare ragione. Non può dunque non essere desiderio grande del Governo, che questa legge, senza altri mutamenti, senza altre disamine nell'altro ramo del Parlamento, possa avere il suo pieno ed intero effetto.

Nondimeno non devo disconoscere dall'altra parte la giustezza delle osservazioni e dello esame fatto dall'Ufficio Centrale.

Difatti anche a me pare, come è parso all'Ufficio Centrale, che in questa materia si dovessero distinguere tre cose: la tassa fiscale; le spese di manutenzione; e il pagamento dei salari a manovratori. Laddove ci incontriamo in una tassa puramente fiscale, in una tassa a cui non corrisponde nessun obbligo di manutenzione, nessun obbligo di pagamento di salari, là evidentemente la tassa non ha ragione di sussistere. Anzi devo dire che la tassa è virtualmente abolita dall'art. 141 della legge sulle opere pubbliche, la quale prescrive che la navigazione nei laghi, fiumi e canali è libera.

Dunque sopra questo primo punto siamo tutti, almeno lo credo, interamente d'accordo. Ed anche in altri casi, quando alla percezione della tassa corrisponde l'onere di una spesa di manutenzione, credo che saremo tutti d'accordo che la tassa deve sparire come corrispettivo di queste spese.

Imperocchè delle due l'una; o si tratta di opere di prima categoria, e la manutenzione per legge è a carico dello Stato, e lo Stato deve sopportare questa spesa, come spesa di servizio pubblico, senza imporre una tassa speciale; o si tratta di opere di seconda categoria, e le spese di manutenzione devono essere almeno in parte a carico della provincia. Ed anche in questo caso la spesa deve essere fatta per un servizio pubblico, non deve avere per corrispettivo una tassa speciale.

Dunque, anche nei casi in cui si può dire che la tassa corrisponde all'onere di una spesa di manutenzione, anche in questi casi io credo che la tassa debba sparire.

Ma rimane il terzo punto che è quello, se non erro, che ha richiamato più specialmente l'attenzione dell'Ufficio Centrale.

Vi sono i canali artificiali. Per questi canali non è questione solo di fiscalità, di spese di manutenzione, ma anche di retribuzione di opera in servizio de' passanti. Là occorre che vi siano manovratori salariati.

È sotto questo punto di vista che mi pare che l'Ufficio Centrale abbia fatto il seguente discorso: Se si abolisce anche la tassa che pagano i passanti nei canali artificiali, all'indomani dell'abolizione chi farà il servizio?

Ma, mentre io sono d'accordo nel concetto fondamentale con l'Ufficio Centrale, dico il vero, non posso non dubitare che allo scopo che esso si propone non si possa corrispondere anche con l'ordine del giorno dell'onorevole Berti; non sono interamente convinto che occorra una disposizione tassativa di legge. Il mio dubbio sta in ciò: Intendiamo noi con questa legge di stabilire una tassa *sui generis*, una tassa, che non abbia la sua radice nelle leggi attuali? Io credo di no. Io credo che, anche nel pensiero dell'Ufficio Centrale si tratti di applicare un principio di diritto generale senza introdurre un *jus* speciale, un *jus* eccezionale in questa materia per le provincie dove sono canali artificiali.

Ora, se per una legge generale, e segnatamente per la legge sui Lavori Pubblici, questo servizio deve essere a carico dello Stato, bisogna che esso ne sopporti questa spesa.

Ma, se, come io credo, non debba essere a carico dello Stato, ma debba cadere a carico degli utenti, o dirò meglio dei passanti, per non incorrere nell'equivoco accennato dall'onor. Senatore Lauzi, in questo caso la legge medesima dà facoltà al Governo di stabilire per questi canali artificiali il diritto di pedaggio che si paga sulle strade nazionali.

Dunque, la base l'abbiamo nelle leggi esistenti, non v'è bisogno di ricorrere a leggi speciali. Noi applicheremo alle provincie della Venezia la legge generale che è in vigore.

In conseguenza, io non sono convinto che occorra una disposizione speciale di legge, a meno che, e in questo bisogna esser ben chiari, non si intenda di stabilire una tassa speciale per le provincie dove sono questi canali artificiali, e non applicare il diritto generale esistente nel Regno.

Del resto, io mi riservava di fare alcune di queste osservazioni nella discussione dell'articolo 2° del progetto dell'Ufficio Centrale.

E, quando il Senato credesse nella sua saviezza di respingere l'ordine del giorno dell'on. Senatore Berti, che mi auguro di vedere accolto, pregherò l'Ufficio Centrale di accettare almeno che non si dica che sono mantenute le tasse fino a tanto che per Reali Decreti sia provveduto a mantenere il servizio della navigazione, ponendo a carico degli utenti il rimborso della spesa, ma si adoperi almeno una locuzione differente.

PRESIDENTE. L'onor. Senatore Casati ha la parola.

Senatore CASATI. La cedo al signor Relatore.

PRESIDENTE. L'onor. Senatore Zini ha la parola.

Senatore ZINI, *Relatore*. Mi duole che l'onorevole Ministro non sia entrato nel concetto dell'Ufficio Centrale.

Ciò probabilmente per colpa del Relatore; il quale non lo avrà forse dichiarato bene fin dal principio. Quindi, mi si permetta di ripetere e chiarire il nostro avviso in proposito all'ordine del giorno.

Un ordine del giorno, a nostro avviso, non può avere effetto giuridico per dare facoltà al Go-

verno di far pagare nemmeno un soldo. Questo per noi è un ablativo assoluto. Quindi non gioverebbe enunciare che il Governo potrà, abolita la tassa, farsi pagare o regolare il modo di pagamento di questo salario: bisogna prescriverlo per legge.

Scritto che sia nella legge, il Governo per un Decreto Reale, il quale ha radice nella legge, può esercitare questa facoltà, anzi lo deve, e da lui può essere regolata. Ma, se non iscriviamo nella legge che il Governo ha facoltà di farsi pagare il rimborso del salario dei giornalieri, sotto la forma della quale a lui si lascia la determinazione discreativa, dopo promulgata la legge non ci è più tassa; qualunque cittadino ha il diritto di farsi servire dal Governo, ma il Governo non ha diritto di farsi pagare un soldo.

Premesso questo, che torno a dire, per me, anzi per noi, è un ablativo assoluto, vengo alla seconda parte delle sue osservazioni.

L'onorevole signor Ministro ha detto che fa veramente una penosa impressione il dire nel primo articolo che si abolisce la tassa, e nel secondo che si mantiene. Ma, buon Dio!, è propriamente questione di frase; perchè quando si dice: è mantenuta *sino a tanto* che abbiate voi Governo provveduto, è chiaro che questo mantenimento non è che temporaneo, per dar tempo cioè a provvedere al servizio.

Nè potrebbe essere diversamente. Se non che, se la questione è di frase, l'Ufficio Centrale non istarebbe certo sul tirato; ma per soddisfazione dell'onorevole signor Ministro, e ancora per agevolargli la difesa della nostra modificazione nell'altro ramo del Parlamento, supposto che il Senato l'onori del suo suffragio, credo che si possa sostituire altra formola che nel secondo articolo confermi l'abolizione, ma poi dia facoltà al Governo di provvedere per questi rimborsi.

Sarà dunque molto facile intendersi; ma bisogna intendersi sopra un articolo di legge, non sopra un ordine del giorno; poichè un ordine del giorno non può nè vincolare il Governo, nè dargli una facoltà, e segnatamente una facoltà di costringere un cittadino a pagare un contributo. Date queste spiegazioni, io credo che non ci sia altro da aggiungere.

Senatore CASATI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il signor Ministro delle Finanze.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io aveva bene inteso il concetto dell'Ufficio Centrale, così lucidamente espresso dal Senatore Zini; nè ho mai sostenuto che il Governo possa riscuotere una tassa quando non vi sia autorizzato per legge.

L'onorevole Senatore Zini ha detto e ripetuto che nella legge dei lavori pubblici è la facoltà di imporre dei pedaggi per l'uso delle strade nazionali. Ora, questa facoltà d'imporre dei pedaggi a carico degli utenti delle strade nazionali si può, o no, estendere anche ai casi di passaggio per questi canali artificiali? Come pareva che credesse anche l'onor. Zini, si può; e se è così, non occorre una legge speciale, basta applicare la legge esistente. Ed era in questo senso che a me sembrava potesse bastare l'ordine del giorno; il mio ragionamento è fondato su di una base che mi è stata data dallo stesso onorevole Relatore.

Io ringrazio poi l'onorevole Relatore della tendenza di accettare qualche lieve modificazione di forma che avrò l'onore di proporre. Invero io credo che sia lo stesso il dire: « la tassa è mantenuta infino a tanto che, ecc., ed il dire: Con Decreto Reale sarà provveduto, ecc. ».

PRESIDENTE. Ha la parola il Senatore Casati.

Senatore CASATI. Io voleva osservare che non mi pare che questo diritto dello Stato di stabilire un compenso per il passo sia fondato sul titolo che riguarda le strade; dal momento che nella legge dei lavori pubblici c'è un titolo speciale che riguarda le acque, questo solo a mio avviso si può invocare, e precisamente il capoverso dell'articolo 141 che dice:

« Sui canali artificiali è regolata la navigazione dalle legittime consuetudini esistenti o da disposizioni di leggi e regolamenti speciali ». È questo il titolo che potrebbe invocare il Governo per stabilire un rimborso a carico dei naviganti. Ma allora, che scopo avrebbe l'adozione di un ordine del giorno, quando approvassimo la legge tal quale è venuta dalla Camera?

Coll'articolo tal quale è venuto dalla Camera si toglie l'effetto del disposto dal capoverso dell'articolo 141; coll'ordine del giorno proposto dal Senatore Berti, che l'onorevole Ministro è disposto ad accettare, si fa facoltà al Governo

di ricorrere all'applicazione del disposto dell'articolo 141 accennato. Or bene, in tal guisa noi verremmo ad abolire con legge una disposizione di legge ora vigente, mentre in pari tempo con un ordine del giorno pretenderemmo ristabilirla.

In verità io non posso comprendere come un tale sistema possa avere senso patrico, possa avere senso legale. — Prego quindi il Senato di volere adottare l'articolo 2° modificato dalla Commissione e respingere l'ordine del giorno del Senatore Berti.

PRESIDENTE. Ha la parola il Senatore Zini.

Senatore ZINI. L'onorevole Senatore Casati mi ha preceduto ed ha detto benissimo quello che io stesso volevo appunto contrapporre alle osservazioni dell'onorevole Ministro. Io vorrei altresì fargli notare che per applicare ai canali per analogia la disposizione dell'art. 31 relativo alle strade nazionali, occorrerebbe scriverlo nella legge. Se non è scritto nella legge, non può avere il Governo facoltà maggiori di quelle che da questa gli vengono assegnate.

Io quindi, se ho invocato quell'articolo sulle strade nazionali, l'ho invocato per richiamare l'onorevole Berti a considerare, che anche nelle opere pubbliche di prima categoria, che sono a carico dello Stato, si mantengono questi aggravii speciali appunto in corrispettivo dei servizi manuali giornalieri. Ma siccome la legge non dà questa facoltà per opere idrauliche, se vogliamo applicarla a queste per analogia, bisogna, ripeto, scriverla nella legge.

Così è che l'ordine del giorno del Senatore Berti non servirebbe a nulla o si riferisse a facoltà che il Governo ha già dalla legge, o volesse dare facoltà che non sono dalla legge consentite. Dunque non c'è altro modo di uscita. Se si vogliono abolire queste tasse e se si vuole che la navigazione non sia interrotta, non vi sono che due mezzi: o prendere la legge tale quale l'abbiamo proposta, ovvero pretendere che il Governo si addossi quella spesa; il che, credo, non sarebbe suffragato dall'Ufficio Centrale nè consentito forse dal Senato; nè tampoco viene proposto dallo stesso Governo.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola, prima d'interrogare il Senato se intenda chiudere la discussione generale leggo l'ordine del giorno proposto dall'on. Senatore Berti:

« Il Senato invita il Ministero a provvedere

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1879

con Decreti Reali, in quanto occorresse, ai servizi di quei canali per i quali sarebbe dall'Ufficio Centrale proposta la soppressione della legge che oggi si discute, e passa all'ordine del giorno ».

Domando se quest'ordine del giorno è appoggiato.

Chi intende di appoggiarlo voglia sorgere. (È appoggiato).

Senatore BERTI. Mi pare che si potrebbe riservare lo svolgimento dell'ordine del giorno alla fine della discussione degli articoli.

MINISTRO DELLE FINANZE. All'articolo secondo per esempio.

Senatore BERTI. Il mio ordine del giorno tende, nel caso il Senato credesse di lasciare la legge come è venuta dalla Camera dei Deputati, ad essere un correttivo della legge stessa, ma se passa la proposta dell'Ufficio Centrale l'ordine del giorno non avrebbe più senso.

PRESIDENTE. Intende dunque che questo suo ordine del giorno sia proposto dopo l'articolo 2?

Senatore BERTI. Sissignore, dopo la discussione dell'art. 2.

PRESIDENTE. Ora interrogo il Senato se intenda di chiudere la discussione generale.

Chi intende approvare la chiusura voglia sorgere.

(Approvato).

PRESIDENTE. La discussione generale è chiusa. Si procede alla speciale: leggo l'articolo 1°:

Art. 1.

Sono abolite le tasse ora esistenti a favore dello Stato, così per la navigazione sulle acque dei laghi, dei fiumi, dei torrenti, dei rivi e dei canali naturali o artificiali, come per il trasporto o la fluitazione dei legnami sulle stesse.

Se nessuno chiede la parola, pongo ai voti quest'articolo.

Chi intende di approvarlo voglia sorgere.

(Approvato).

Art. 2.

Nei canali interrotti per conche chiuse e sostegni, dove al passaggio è necessità della opera manuale di giornalieri salariati, la tassa è mantenuta in fino a tanto che per Reali Decreti sia provveduto nei singoli luoghi a mantenere il servizio della navigazione, ponendo a carico degli utenti il rimborso della relativa spesa.

PRESIDENTE. Domando al signor Senatore Berti se intende che il suo ordine del giorno sia posto ai voti prima dell'art. 2°, o dopo.

Senatore BERTI. Mi pare che debba essere votato dopo. Se passa l'art. 2° dell'Ufficio Centrale l'ordine del giorno è inutile.

Senatore CASATI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il signor Senatore Casati ha la parola.

Senatore CASATI. Io credo che l'ordine del giorno del Senatore Berti debba votarsi, come ha benissimo spiegato lo stesso proponente, dopo votato l'articolo, perchè se l'articolo è approvato non c'è più ragione per l'ordine del giorno, se non è approvato, come ha detto benissimo il Senatore Berti, sarà un correttivo.

PRESIDENTE. Intende il signor Ministro delle Finanze di proporre modificazioni all'articolo 2° qual è proposto dall'Ufficio Centrale?

MINISTRO DELLE FINANZE. Io pregherei l'Ufficio Centrale di vedere se non sia accettabile, di preferenza, questa modificazione che lascia intatto il senso dell'articolo.

« Nei canali interrotti per conche chiuse e sostegni dove al passaggio è necessità dell'opera manuale di giornalieri salariati, sarà provveduto per Reali Decreti a mantenere nei singoli luoghi il servizio della navigazione, ponendo a carico degli utenti il rimborso della relativa spesa ».

La ragione di questa mutazione mi pare chiara. Si tratta di far cessare quella parte di tassa che è veramente fiscale, vale a dire quella che non è corrispettiva del servizio di trasporto; di modo che il Governo, nel mettere in esecuzione la legge, metterebbe pure in attività i Decreti Reali con cui si stabilisce il carico da sopportarsi dagli utenti.

Senatore ZINI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il signor Senatore Zini.

Senatore ZINI, *Relatore*. Mi dispiace di non potermi accomodare alle proposte dell'onorevole Ministro delle Finanze, perchè mi pare che il dire che sarà provveduto per Reali Decreti, non obbliga il Governo a provvedere immediatamente dopo la promulgazione della legge. Promulgata la legge, la tassa cesserebbe; nessuno pagherebbe più; non si farebbe più servizio perchè non ci sarebbe chi lo pagasse.

Colla proposta dell'Ufficio Centrale la cosa

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1879

corre altrimenti; il servizio è assicurato — è ancora uno stimolo al Governo a spedire sollecito i necessari provvedimenti, pei quali non mancheranno certo gli eccitamenti dagli interessati.

Sarebbe adunque la proposta nostra più corretta. Questo stato di cose c'è; oggi si riscuote una tassa; lo Stato fa il sacrificio di 140,000 lire all'anno. Poco male trarre innanzi ancora per quel poco tempo che potrà occorrere per provvedere con Reali Decreti.

Io credo, ripeto, che la formola nostra, nella forma sia più corretta, e nella pratica sia più efficace, più sicura, e non porti nessuno aggravio; poichè, infine, sarà questione solamente di pochi giorni. Ritengo di avere anche per questo pienamente l'assenso de' miei Colleghi dell'Ufficio Centrale.

Io quindi pregherei l'onorevole signor Ministro a non volere, per le ragioni da me addotte, insistere nella proposta sua, ma di fare piuttosto adesione alla nostra più sicura e che non turba per nulla il servizio.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Naturalmente, dopo le dichiarazioni dell'onorevole Senatore Zini, io non posso sperare che l'Ufficio Centrale voglia aderire alla mia proposta, e, dopo un rifiuto così deciso, io avrei quasi il dovere di ritirarla. Ma, ad ogni modo, io pregherei l'Ufficio Centrale a considerare che se io faccio questa proposta, è unicamente per evitare che si dica e che si creda, che, anche per un giorno, lo Stato voglia riscuotere una tassa fiscale, mentre siamo tutti d'accordo che questa tassa debba sparire.

Per eliminare poi il dubbio che il Governo non fosse in grado di far subito i Decreti Reali per porre la spesa a carico degli utenti, si potrebbero aggiungere le parole *contemporaneamente all'attuazione della presente legge*.

L'effetto è uguale; soltanto evitiamo l'apparenza di mantenere una tassa fiscale, mentre siamo certi di poterla far cessare il giorno seguente alla pubblicazione della legge.

Senatore ZINI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ZINI, *Relatore*. Se l'onorevole Ministro si contentasse di aggiungere la parola

contemporaneamente, allora la dizione potrebbe correre così:

« Nei canali interrotti per conche, chiuse e sostegni, dove al passaggio è necessità della opera manuale di giornalieri salariati, sarà provveduto contemporaneamente all'attuazione ecc. ecc ».

L'Ufficio Centrale è disposto ad accettare questo emendamento.

PRESIDENTE. Se non erro, il Senatore Beretta ha chiesto la parola.

Senatore BERETTA. Voleva soltanto richiamare l'attenzione dell'Ufficio Centrale sull'espressione con cui intende di regolare in seguito questa tassa.

Sembra che si voglia far rimborsare soltanto dagli utenti la spesa che si fa per i manovratori: ma l'Ufficio Centrale considererà che il rimborso non si fa che dopo che la spesa è fatta, e non si può fare che per mezzo di un Consorzio, di un Corpo morale; altrimenti non si può fare che per via di una tassa o tariffa che deve essere pagata dagli utenti che sono i passanti.

Supponiamo che i manovratori di un edificio siano pagati con 500 lire all'anno; come si farà a mettere la spesa per il rimborso di queste 500 lire a carico degli utenti? Gli utenti sono tutti quelli che passano di volta in volta. Dunque non si può stabilire questo rimborso se non sotto la forma di una tassa con una tariffa speciale di passaggio.

Pregherei quindi la Commissione, riflettendo a questa circostanza, a volere modificare il modo con cui intende di far pagare sotto altra forma questa tassa, perchè dice, da una parte sarà mantenuta la tassa sino a che non sia provveduto a stabilire un rimborso della spesa. Ma io dico, questo rimborso non è possibile se non si attribuisca alla Provincia ed ai Comuni, non potendosi fare un consorzio di barcaioli, perchè dopo si distribuiscono fra di loro la spesa pei manovratori dei singoli edifici.

Io quindi richiamerei su ciò l'attenzione dell'Ufficio Centrale, perchè mi pare indispensabile di modificare l'espressione dell'articolo di legge.

Senatore CASATI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CASATI. L'esazione, non dirò della tassa, ma del corrispettivo del servizio reso,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1879

non avrà maggior difficoltà di quello che non abbia adesso il servizio delle tasse. In quanto al modo di esigerla si potrà fare precisamente quel che si fa adesso. In quanto poi al quantitativo di questo corrispettivo, evidentemente si sa cosa sono i salari dei manovratori; e le statistiche danno il numero medio delle barche che passano da un dato canale nell'anno.

Ora, divisa la somma della spesa per il numero delle barche, si ha il corrispettivo da far pagare a ciascuna barca per rientrare nella spesa. È vero che potrà succedere che in un anno si spenderanno mille lire e non se ne rimborseranno che 950; ma ciò sarà un altro anno, che spenderanno pure soltanto mille se ne riscuoteranno 1050. Questo succede in tutti i rimborsi per servizio; bisogna attenersi alle medie. Quindi credo che la difficoltà mossa dall'on. Senatore Beretta non abbia quella importanza da fare modificare l'articolo.

Senatore CACCIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CACCIA. La questione è sul significato che ha la parola *rimborso*.

Intendiamo generalmente in fatto di tasse la parola *rimborso* significare che vi sia una amministrazione, un ente che esige, e poi acclarato che un eccesso vi fu nella riscossione, si viene al rimborso verso il contribuente. Nei rapporti della vita privata intendiamo con la parola *rimborso* il soddisfare ad altri quello che ha pagato per noi.

Ma nella bisogna di questo articolo di legge si accenna all'operazione diretta, alla riscossione cioè della propria mercede che fa il manovratore da coloro cui presta l'opera sua. È evidente quindi che quando il manovratore esige la tassa non è rimborsato, è a lui semplicemente pagata.

È appunto il doppio significato della parola *rimborso* che desta tanti equivoci fra i preopinanti, e specialmente il collega Beretta bene si appone quando dice che per concepire il rimborso al manovrante bisogna che vi sia un ente che esige tutta la tassa, e poi la distribuisca ai manovratori. Ma non si vuole fare questo. Si surroggi adunque la parola *rimborso* con altra, e tutto andrà bene.

Senatore CASATI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CASATI. Dunque non si tratta di una

difficoltà pratica, si tratta di una pura difficoltà di parola contabile; e per conseguenza, in quanto a questo, l'Ufficio Centrale non ha nessuna difficoltà a mutare la parola e a dire invece di *rimborso*, pagamento.

Ma però io faccio una osservazione. Piglio, per esempio, i canali di Lombardia. Si sa che ci sono due canali muniti di sostegni; uno dal Lago di Como a Milano, l'altro da Milano a Pavia. Ora, la navigazione non è perfettamente eguale; è maggiore tra Milano e il Lago di Como, di quello che non lo sia tra Pavia e Milano. Ma siccome i manovratori devono pur vivere, bisognerà pagarli lo stesso.

Ora, sarebbe bene che il Governo potesse fare un cumulo degli stipendi di tutti questi manovratori per diminuire la tassa, perchè, diversamente, il corrispettivo da pagarsi sul canale da Milano a Pavia diventerebbe troppo forte; è per ciò che conviene attenersi alle medie.

Faccio questa osservazione soltanto perchè il signor Ministro ne tenga calcolo. Del resto non c'è nessuna difficoltà.

Senatore BERETTA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BERETTA. In complesso, mi pare ci siamo quasi messi d'accordo. Si tratta in fine che bisogna mantenere una tassa, perchè non è possibile di fare questo servizio sotto il titolo di rimborso, per la ragione che io diceva, che ci vuole o un consorzio di utenti, o un corpo morale che rappresenti questi utenti.

Dunque non si deve parlare di abolire questa tassa, ma di ridurla semplicemente a corrispondere alla spesa del servizio che si presta; e sarà sempre una tassa di passaggio che bisognerà stabilire.

Quindi è sotto questo aspetto che va riformata la dicitura dell'articolo, nel senso non di pagare in via di rimborso, ma di ridurre la tassa a quella limitata tariffa che valga a compensare il servizio prestato.

Senatore ZINI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ZINI, *Relatore*. Ho chiesto la parola unicamente per rispondere all'onorevole Senatore Beretta, il quale con giusto avvedimento osserva che in sostanza si riduce, non si abolisce la tassa.

Verissimo. Tanto che, nel primo abbozzo del

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1879

nostro disegno, si era precisamente concluso in questa forma; ma si vide poi che l'adozione della formola del ridurre la tassa non rispondeva più al concetto principe della legge, la quale vuole affrancato il passo dalla tassa, in quanto la parola *tassa* comprende il concetto di fiscalità. Quindi si è voluto dimostrare, direi, quasi matematicamente che la tassa non c'è più; ma che quel tanto che si paga, si paga pel servizio manuale, giornaliero, volta per volta. Torna in pratica lo stesso, ma è reso omaggio al principio della legge. Del resto si può cercare parola più accomodata, che escluda ad un tempo l'idea della riduzione della tassa, e la rilevata inesattezza di un rimborso.

PRESIDENTE. Leggo l'art. 2° dell'Ufficio Centrale modificato dal sig. Ministro delle Finanze.

« Nei canali interrotti per conche, chiuse e sostegni; dove al passaggio è necessità dell'opera manuale di giornalieri salariati, sarà provveduto per Decreti Reali contemporaneamente all'attuazione della presente legge a mantenere nei singoli luoghi il servizio della navigazione, ponendo la relativa spesa a carico degli utenti ».

PRESIDENTE. L'Ufficio Centrale accetta?

Senatore ZINI, *Relatore*. Accetto.

Senatore BERTI. Io accetto l'emendamento dell'onorevole sig. Ministro, e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Avendo il Senatore Berti accettato l'emendamento del Signor Ministro e ritirato il suo ordine del giorno, metto ai voti l'articolo testè letto e già accettato dall'Ufficio Centrale.

Chi intende di approvarlo sorga.

(Approvato).

PRESIDENTE. Legge l'articolo 3°.

Art. 3.

La percezione delle tasse suindicate, salvo il disposto del precedente articolo, se è fatta in via economica dall'Amministrazione cesserà nel giorno nel quale la legge entrerà in vigore; se è data in appalto, non potrà durare oltre la scadenza dei contratti ora in corso, che non contengano però la clausola di revocabilità, nel qual caso questa sarà esercitata nel più breve termine stabilito dal contratto.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. In seguito all'emendamento adottato, mi pare necessario togliere da quest'articolo le parole *salvo il disposto del precedente articolo*, perchè si riferiscono alla clausola dell'articolo precedente del mantenimento della tassa.

Avverto poi che la disposizione equitativa a favore degli appaltatori non dovrà mai intendersi che pregiudichi il principio giuridico, secondo il quale l'abolizione dell'imposta non può dar luogo ad azione di danno contro il Governo.

Senatore ZINI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ZINI, *Relatore*. L'Ufficio centrale accetta la soppressione delle parole *salvo il disposto del precedente articolo*. Dal momento che si provvede per Decreto Reale al servizio, contemporaneamente all'attuazione della legge, è tolto il pericolo, al quale si era voluto riparare con l'inciso dell'articolo 3°.

PRESIDENTE. Il signor Ministro delle Finanze ha proposto, e l'Ufficio Centrale ha accettato, la soppressione della clausola contenuta in quest'articolo 3, « *salvo il disposto del precedente articolo* ».

Rileggo l'art. 3 emendato.

Art. 3.

La percezione delle tasse suindicate, se è fatta in via economica dall'Amministrazione, cesserà nel giorno nel quale la legge entrerà in vigore; se è data in appalto, non potrà durare oltre la scadenza dei contratti ora in corso, che non contengono però la clausola di revocabilità, nel qual caso questa sarà esercitata nel più breve termine stabilito nel contratto.

Chi approva questo articolo sorga.

(Approvato).

Lo scrutinio segreto sarà rinviato alla fine della seduta.

Presentazione di un progetto di legge.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge già votato dalla Camera dei Deputati col quale è fatta facoltà al Ministero delle Finanze d'istituire una Commissione speciale di prima istanza per

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1879

le imposte dirette del Comune di Lampedusa-Linosa.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. signor Ministro delle Finanze della presentazione di questo progetto di legge che sarà stampato e distribuito agli Uffici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca:

Approvazione del progetto di legge: « Risoluzione della convenzione coll'ingegnere Maraini per la costruzione ed esercizio delle ferrovie a sezione ridotta da Tremezzina a Porlezza e da Luino a Fornasette ».

Si dà lettura del progetto di legge:

L'onorevole Senatore, *Segretario*, TABARRINI, legge:

Articolo unico.

È risolta la Convenzione 5 aprile 1874, approvata colla legge 14 giugno 1874, N. 1957 (serie 2^a), per la concessione della costruzione ed esercizio delle due linee di ferrovia a sezione ridotta, l'una da Tremezzina a Porlezza, l'altra da Luino a Fornasette, a favore dell'ingegnere Clemente Maraini.

Il Governo del Re è autorizzato a consentire lo svincolo della cauzione depositata a garanzia della Impresa.

Il Senatore, *Segretario*, TABARRINI, comincia a dar lettura anche della Convenzione.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. Non vedo la necessità che si dia lettura della Convenzione, la quale è stata letta quando la Convenzione medesima venne approvata. Ora invece non si tratta che di risolverla.

PRESIDENTE. Se nessuno chiede che si legga la Convenzione, la quale è già sotto gli occhi di tutti, si apre la discussione generale sull'articolo unico del progetto di legge.

Se nessuno chiede la parola nella discussione generale, si apre la discussione speciale.

Nessuno chiedendo la parola, si procederà senz'altro alla votazione di questo articolo, perchè unico, a scrutinio segreto.

Si procede all'appello nominale per la vo-

tazione segreta, delle due leggi ch'erano inscritte nell'ordine del giorno d'oggi.

Gli onorevoli Senatori che non avessero dato la loro scheda per la nomina del Commissario dell'inchiesta ferroviaria, sono pregati di mano in mano che accedono alle urne per la votazione dei due progetti di legge, di porre la scheda.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA procede all'appello nominale.

PRESIDENTE. Leggo il risultato dello spoglio delle schede per la nomina di un Commissario nella Giunta d'inchiesta per l'esercizio delle ferrovie.

Votanti 72.

Il Senatore Verga Carlo ebbe voti 54

Giovanola 6

Finali 3

Pepoli 2

Berti 1

Casati 1

Malusardi 1

Jacini 1

Bruzzo 1

Nulli voti 3.

Proclamo quindi l'onorevole Senatore Verga Carlo a Commissario, in sostituzione dell'onorevole Senatore Jacini dimissionario.

Annunzio il risultato della votazione a scrutinio segreto sui progetti di legge oggi discussi.

I Senatori che hanno votato non raggiunsero il numero legale; quindi bisognerà procedere ad una nuova votazione.

L'ordine del giorno per la seduta di domani è il seguente:

1. Rinnovamento della votazione a scrutinio segreto dei due progetti di legge ch'erano inscritti nell'ordine del giorno d'oggi.

2. Interpellanza dell'on. Senatore Berti al Ministro dei Lavori Pubblici sui lavori urgenti intesi a migliorare la condizione dei porti di Venezia e di Chioggia.

3. Relazione di petizioni.

La seduta è sciolta (ore 6 1/4).