

## XCIII.

## TORNATA DEL 22 MAGGIO 1879

Presidenza del Presidente **TECCHIO**.

**SOMMARIO.** — *Sunto di petizione — Congedi — Discussione del progetto di legge relativo alla Convenzione addizionale con la Germania e la Svizzera per la costruzione di una ferrovia attraverso il Gottardo — Considerazioni dei Senatori Gadda e Jacini — Risposta del Presidente del Consiglio dei Ministri — Considerazioni del Relatore e dichiarazioni del Presidente del Consiglio — Approvazione di un ordine del giorno proposto dall'Ufficio Centrale — Rinvio dell'articolo unico del progetto di legge allo scrutinio segreto — votazione a scrutinio segreto e approvazione del progetto medesimo — Discussione dello schema di legge per modificazioni alle disposizioni relative alla fabbricazione e alla vendita delle carte da giuoco — Lettura del progetto ministeriale dopo dichiarazione del Ministro delle Finanze — Considerazioni del Senatore Pepoli G. — Risposta del Ministro delle Finanze — Replica del Senatore Pepoli G. — Osservazioni del Senatore Errante, del Ministro delle Finanze e del Senatore Finali, Relatore — Chiusura della discussione generale — Approvazione dei primi tre articoli — Parlano sull'articolo 4 il Relatore, il Ministro delle Finanze e il Senatore Errante — Proposta di quest'ultimo di rinviare l'articolo all'Ufficio Centrale, adottata.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

È presente il Presidente del Consiglio e più tardi il Ministro delle Finanze.

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

**Atti diversi.**

Lo stesso Senatore, *Segretario*, TABARRINI dà lettura del seguente sunto di petizione:

N. 227. La Deputazione provinciale di Cremona fa istanza onde ottenere che sul progetto di legge per la costruzione ferroviaria venga compresa fra le nazionali la linea Borgo San Donnino-Cremona.

Domandano congedo di un mese per motivi di salute i Senatori Araldi Erizzo e Porro, che viene loro dal Senato accordato.

Senatore JACINI. Domando la parola sulla petizione, di cui fu letto il sunto.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

Senatore JACINI. Prego il Senato che la petizione della Deputazione di Cremona sia trasmessa a suo tempo alla Commissione che verrà nominata quando sarà presentato al Senato il progetto di legge per le costruzioni ferroviarie.

**PRESIDENTE.** Osservo al Senatore Jacini che tutte le petizioni relative ai progetti di legge in corso vengono sempre trasmesse alle Commissioni che si occupano dell'esame dei progetti di legge medesimi.

**Discussione del progetto di legge sulla « Convenzione addizionale con la Germania e la Svizzera per la costruzione di una ferrovia attraverso il Gottardo » (N. 109).**

**PRESIDENTE.** È all'ordine del giorno il progetto di legge: « Convenzione addizionale con la Germania e la Svizzera per la costruzione di una

ferrovia attraverso il Gottardo ». Si dà lettura del progetto.

-Il Senatore, *Segretario*, CHIESI legge il progetto.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato internazionale unito alla presente legge, fra l'Impero Germanico, il Regno d'Italia e la Confederazione Svizzera, stipulato in Berna il 12 marzo 1878, per assicurare la costruzione della ferrovia del San Gottardo.

Il Governo del Re ha pure facoltà di prender parte ad un Consorzio internazionale con la Svizzera per provvedere alla costruzione del tronco ferroviario Giubiasco-Lugano entro un termine più ristretto di quello indicato nell'art. 1° del suddetto trattato, e possibilmente nel tempo stesso in cui sarà aperta all'esercizio la linea principale Immensee-Pino.

L'impegno dello Stato nel detto Consorzio non potrà essere maggiore di 3,000,000 di lire in capitale.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Devo fare osservare al Senato che qui ci è un errore, che credo sia di stampa; invece di dire: *e quello indicato nell'art. 1*, deve essere detto: *nell'art. 3 del suddetto trattato*.

PRESIDENTE. L'articolo sarà corretto.

Senatore GADDA. Domando la parola.

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

Senatore GADDA. Dirò poche parole. Io desidero prima di tutto di esprimere un ringraziamento alla Commissione e al Governo perchè nel presentare questo progetto non hanno dimenticato la strada del Ceneri. La strada del Ceneri è un complemento della ferrovia del Gottardo e per una gran parte dell'Italia superiore, principalmente per le provincie di Como e di Milano; per le provenienze del Veneto è una linea di una importanza grandissima; per loro è l'accesso più breve al Gottardo. Io dunque devo rendere grazie, perchè credo che questa linea non possa di più ritardarsi. Quantunque nella proposta di legge che abbiamo dinanzi non siavi

un articolo che comprenda espressamente questa linea, tuttavia la facoltà data al Governo di intervenire ad un Consorzio internazionale dobbiamo ritenerla un impegno, tanto più ora che il Senato voterà, come non dubito, l'ordine del giorno proposto dalla Commissione. Questa votazione darà forza al Governo per giungere ad una sollecita definizione.

L'influenza delle linee alpine poi esercita una grande azione, anzi un'azione decisiva sopra la diramazione delle linee subalpine, ed è anche per questo che ho desiderato di prendere la parola per fare al Governo alcune raccomandazioni intorno a queste linee secondarie. Io desidero di raccomandare al Governo alcuni criteri fondamentali per la concessione, per la costruzione, per l'esercizio di queste linee. Non entro ora nell'esame dello studio complesso delle costruzioni ferroviarie. Sarebbe assolutamente intempestivo il parlare oggi della rete ferroviaria subalpina mentre abbiamo un progetto generale su questa materia avanti all'altro ramo del Parlamento.

Ma vi sono alcuni criteri fondamentali, sui quali sarebbe bene che il Governo dichiarasse fin d'ora di portare la sua attenzione. Non pretendo che oggi comunichi dinanzi al Senato una soluzione, ciò sarebbe troppo; ma nel tempo stesso dico è urgente l'occuparsene. In questo momento abbiamo un grandissimo sviluppo in tali linee secondarie; nell'Alta Italia principalmente si promuovono una quantità di progetti e di domande, onde appare evidente essere questo un momento importante e febbrile in cui un'industria o si avvia prosperamente o si rovina. È quindi dovere del Governo e nostro l'occuparsene ora, perchè se deviasse a male produrrebbe una reazione. Noi abbiamo esempi grandi e recenti di queste smodate corse e di queste reazioni. È quindi sotto questo rapporto che mi è parso opportuno il momento di parlarne per chiamarvi l'attenzione del Governo.

Finora vi è stato nello svilupparsi di questo importante ramo del servizio pubblico una certa confusione, almeno nell'Alta Italia, nella Lombardia, soprattutto forse perchè è giunto in gran parte inaspettato.

Le linee secondarie si costrussero con due caratteri diversi. Usando di linguaggio comune, chiameremo propriamente ferrovie economiche quelle a scartamento ridotto che hanno sede

stradale propria: chiameremo *tramways* a vapore quelle linee ferrate che si pongono sulle strade comuni.

Sono ferrovie le une e le altre, in quanto che entrambe hanno il carattere essenziale delle vere ferrovie, hanno cioè le rotaie di ferro o d'acciaio, la trazione a vapore, la formazione dei treni, ossia convogli con più vetture.

Lo stesso progetto di legge che sta innanzi all'altro ramo del Parlamento si occupa di queste ferrovie secondarie, ne raccomanda anzi nelle località ove è possibile l'adozione per l'economia di spesa, e quindi non può esserci dubbio che veramente si tratti di ferrovie.

E la stessa questione sta pure in questo momento dinanzi ad altri Parlamenti. Alla Camera francese fu presentato da tempo un progetto di legge che si riferisce appunto al trattamento di queste linee secondarie, per le quali si propone un trattamento diverso da quello per le ferrovie ordinarie.

La nostra legge del 1865 invece ha un carattere generale, non fa distinzione di trattamento, anzi espressamente dichiara che si devono applicare le disposizioni per le ferrovie non solo esercitate con macchine a vapore, ma anche con animali. Ammetto che il movimento venuto dopo non poteva prevedersi dalla legge. La conseguenza sarà che si debba ora provvedere con una legge speciale; ma non già che i *tramways* a vapore sieno fuori da ogni legge, come infatti avviene ora.

Io non farò al Governo la domanda se intenda presentare un progetto di legge relativo alla costruzione ed all'esercizio di queste linee secondarie, e segnatamente di questi *tramways* a vapore, i quali, come tutti sappiamo, han preso uno sviluppo grandissimo, avendo già in proposito il Governo dichiarato dinanzi all'altro ramo del Parlamento che presenterà questo progetto, per cui tornerebbe perfettamente superfluo l'insistere ora per avere una promessa che già fu fatta.

Solo noterò che la cosa si fa ogni giorno più urgente. Infatti, cosa è avvenuto e cosa accade ogni giorno?

Sulle strade ordinarie si collocarono rotaie e si attivarono *tramways* a cavalli, e il Governo lasciò che queste concessioni si facessero dalle Provincie o dai Comuni, secondo che si trattava di strade provinciali o comunali. Con ciò la

legge era già violata. Ma si fece di più. Si mutò la trazione, ed ai cavalli si sostituì il vapore.

In alcuni casi questa trazione a vapore venne autorizzata, in altri no.

Io desidero che su questo punto intervenga il progetto di legge, e dichiarare quale sia l'autorità che deve autorizzare questo servizio a vapore, quali sieno i vincoli che circondino tali autorizzazioni a tutela del pubblico servizio e del privato diritto. Credo superfluo che per tali concessioni debba intervenire la legge, come la legge attuale dei lavori pubblici vorrebbe, ma credo che il Governo dovrà riservare a sé il diritto di accordare ai *tramways* l'uso della macchina a vapore.

L'ingerenza che io credo debba essere riservata al Governo non è eccessiva, è invece necessaria, perchè trattasi di tutelare la sicurezza pubblica.

Noi vediamo che in Inghilterra la trazione a vapore e l'uso dei *tramways* viene accordato solo dal Parlamento.

In Francia il progetto di legge non ancora discusso, propone che il Governo possa fare ai Comuni ed alle Provincie la concessione di strade ferrate sulle vie ordinarie: *Chemins de fer sur routes*.

Da noi invece per tolleranza, Comuni e Provincie accordano l'uso della trazione a vapore, con evidente violazione della legge, il che porta a gravi conseguenze per il disordine de' servizi.

È vero che di solito vi ha un capitolato che determina la velocità e condizioni del servizio. Ma supponendo che il capitolato risponda ai bisogni, come e chi contratta l'esecuzione di questo capitolato? Nessuno esercita un'efficace sorveglianza. Il Commissariato per le ferrovie, trattandosi di linee non concesse dallo Stato, se ne tiene estraneo, e infatti le sue attribuzioni non portano questo controllo alle ferrovie non comprese da regolari concessioni.

Il servizio quindi dei *tramways* a vapore si fa senza alcuna sorveglianza e con tale libertà, che è vera licenza. Generalmente vedesi adottato il capitolato stabilito dalla Provincia di Milano, che porterebbe una percorrenza massima di 15 chilometri per ora. È questa già una grande velocità, trattandosi di percorrere col vapore una strada ordinaria in cui sono carri, vetture, pedoni, ed in cui il treno corre

su una rotaia che non ha alcuna difesa. Ma questa velocità dei 15 chilometri se non si sorpassa sempre, almeno in molti casi si sorpassa. Quindi su questo argomento credo superflua la mia parola per raccomandare al Governo che pensi ai gravi pericoli che si corrono. Lo sviluppo grande preso da queste ferrovie paralizzò l'azione governativa, e parve ogni ingerenza odiosa ed eccessiva.

Ora occorre chiamare seriamente in esame la natura e la scopo del *tramways* a vapore, per determinare e misurare l'ingerenza che il Governo deve esercitare.

I *tramways* a vapore debbono servire per uso dei grandi centri popolosi per metterli continuamente a contatto coi sobborghi e colle terre limitrofe.

Sono utili all'operaio che dimora fuori di città, servono ai cittadini che per i loro negozi o pei divertimenti si diportano fuori di città.

Devono dare un servizio facile ed a buon mercato. Di più il *tramway* a vapore ora lo si vuol far supplire alla ferrovia, ove questa è troppo costosa. Ove la ferrovia ordinaria è possibile, il *tramway* anzichè essere utile è dannoso, perchè ne ritarda lo sviluppo togliendovi l'alimento.

Il *tramway* dovrebbe supplire la ferrovia ordinaria ove questa non è possibile. Ma dove la ferrovia è possibile, il *tramway* a vapore verrebbe a recare effettivamente un incaglio al servizio ferroviario, inquantochè il buon servizio ferroviario non può essere che quello dato dalla vera strada ordinaria.

La strada ferrata ordinaria soltanto dà la celerità senza pericolo e soprattutto può essa sola servire al commercio ed all'industria agricola col trasporto delle merci.

Il trasporto delle merci è quel servizio che, ben fatto, efficacemente promuove la prosperità del paese, la prosperità territoriale.

Se noi per conseguenza mettiamo a fianco un *tramway* a vapore dove vi è già una ferrovia, e dove una ferrovia sta per essere attivata, noi veniamo effettivamente sotto l'apparenza di sollecitudine e di progresso a recare un danno al servizio ferroviario nell'interesse di quella località, perchè le s'impedisce di migliorare i trasporti ferroviari.

Io non parlo dell'interesse dello Stato per le sue ferrovie, e per la garanzia che egli ha

prestato, che verrebbero certamente vulnerate da una libertà di esercizio di *tramways* a vapore lungo le linee stesse esercitate dallo Stato. Questa è una considerazione finanziaria che riguarda lo Stato. Ma prendendo la questione più in alto, esaminando la questione principale, prima nell'interesse più generale e in quello delle popolazioni, noi dobbiamo provvedere a che il buon servizio ferroviario non offenda lo sviluppo delle produzioni col difficoltà dei trasporti. Questi *tramways* a vapore sono sorti per sostituire, ma non possono uccidere la ferrovia ordinaria; devono completarla e aiutarla, come effettivamente avviene della rete dei minori canali, che diffonde le acque dei grandi canali irrigatori.

Hanno una sfera d'azione tutt'affatto diversa le ferrovie ordinarie dalle secondarie, o *tramways* a vapore. Le strade economiche devono distribuire il movimento, ma non devono sottrarre il movimento alle grandi linee.

Questo mi pare un argomento di grande importanza, e se fosse questo il momento opportuno per scendere al dettagliato esame di queste industrie, vorrei anche far considerare la questione del privilegio spettante al concessionario di una ferrovia ordinaria che verrebbe leso, lasciando attivarsi una linea ferrata esercitata col vapore parallela alla linea concessa per legge.

Questo è un argomento gravissimo, e non è oggi che si possa trattarlo. Noi vediamo con quanti sacrifici le Province, i Comuni, lo Stato, le Società, impiegano grandi capitali per creare delle ferrovie. Io ho sotto gli occhi le provincie venete, e noto con quanti sforzi lodevoli ed ardui hanno creato le loro ferrovie.

Ora, se a queste ferrovie voi permettete o tolleraste che liberamente fosse sottratto l'alimento, col crearvi parallele delle ferrovie economiche, o *tramways* a vapore, si verrebbe a ledere profondamente quelle concessioni ed a recare un grandissimo danno a quelle provincie. Così dicasi per le linee delle altre Società concessionarie.

Ma anche questa è una tale importante questione, sulla quale è certo che l'attenzione del Governo si è già portata, ed io sono bene lontano dall'obbligarlo a dichiarare oggi quale è la precisa sua opinione, tanto più che, ripeto, c'è in vista un progetto di legge, nel quale questa questione sarà risolta. A me basta di

richiamarvi tutta la sua attenzione, ben inteso del resto che la futura legge non potrà vulnerare i diritti già acquisiti.

Questo inconveniente è sorto, quasi direi, naturalmente: è venuto dal modo col quale le grandi ferrovie facevano il servizio.

Il servizio si faceva generalmente pei soli interessi del grande commercio: si provvedeva al servizio su grande scala, non nella modesta scala dei bisogni locali. Si trascuravano quasi intieramente, non dirò in tutte le linee, ma in moltissime, questi interessi locali.

Noi vediamo delle cospicue Compagnie sulle grandi linee fare dei treni celeri, dei quali non possono godere le località che sono dai medesimi traversate.

E con questi i treni omnibus, i treni merci, che fanno servizio lentamente, con orari a lunghi intervalli.

Le popolazioni si trovano spessissimo impossibilitate, pure avendo la ferrovia che attraversa il loro territorio, a poterne godere.

Questo cattivo servizio ha fatto benedire i *tramways*, che vengono a correggerlo; ma io credo che l'esercizio delle ferrovie subirà in questa parte una trasformazione, e avrà fatto un passo veramente progressivo. Io credo che ora le grandi linee adotteranno anche il servizio nell'interesse delle località che attraversano. Si faranno treni leggeri, treni che abbiano un servizio molto comodo e facile che si avvicini a quello degli omnibus, colla distribuzione dei biglietti nel treno, con fermate, con partenze, con arrivi molto frequenti, e soprattutto a buon mercato.

Questo servizio può benissimo combinarsi con i grandi servizi delle ferrovie ordinarie, e coi treni celeri ed a lungo corso.

Io ho sentito distintissimi funzionari delle ferrovie entrare in questo ordine di idee. Anzi ho veduto in Lombardia e a Torino delle ferrovie attivare un servizio precisamente di questa natura e con buon esito; e il pubblico se ne è trovato molto bene. Credo che questo sia un vero progresso.

Io non dubito che la Commissione parlamentare, la quale ha l'interessante compito di fare un'inchiesta sul servizio ferroviario, porterà la sua attenzione anche su questo inconveniente del servizio ferroviario che ho accennato, dei bisogni locali, dei minori commerci,

e vedrà se non vi sia modo di provvedere a queste sentite necessità.

E poichè l'onorevole Relatore è anche presidente di quella Commissione parlamentare, farebbe una cosa gratissima a me, e credo anche ad altri, se volesse, non dirò esporci ora il concetto della Commissione, cosa questa intempestiva e che certo non domanderei, ma direi, se la Commissione intende di portare il suo esame anche in questo ordine di considerazioni, anche in questo campo di fatti; e se vorrà cercare che in questa straordinaria occasione, in cui tutto il servizio ferroviario viene riveduto, possa per avventura studiarsi a provvedere a questi inconvenienti, che ho avuto l'onore di accennare.

Io non soggiungerò altre parole, perchè non voglio abusare della pazienza de'miei Colleghi, tanto più che abbiamo davanti un lungo elenco di leggi.

Spero di avere persuaso il Senato che le considerazioni da me esposte avevano opportunità in questo momento che trattiamo delle linee alpine, in quanto che sono quelle che hanno dato in oggi un grande moto, una grande vivacità, dirò, alle richieste ed allo sviluppo del progetto di ferrovie secondarie.

Spero poi che anche il Governo terrà conto delle mie osservazioni e saranno da esso favorevolmente accolte.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al signor Senatore Jacini.

**Senatore JACINI.** Io avrei desiderato che i concetti svolti ottimamente e molto opportunamente dal nostro Ufficio Centrale, relativamente alla ferrovia del Monte Ceneri, anzichè formar parte di un ordine del giorno, fossero compenetrati nel testo stesso della legge che ci sta davanti. E ciò per nostra maggiore garanzia.

Anzi io mi era proposto di presentare un emendamento aggiuntivo alla seconda parte dell'articolo unico di questo progetto di legge, concepito in quel senso appunto. Se non che ho pensato che, qualora la mia proposta fosse accettata, ne risulterebbe un'alterazione nel testo del progetto di legge, il quale dovrebbe ritornare alla Camera Elettiva; e siccome la Camera Elettiva è sopraccarica di lavoro, la votazione ne potrebbe essere ritardata. Da ciò una dilazione, compromettente forse il grande

interesse pubblico e internazionale, che ci sta tanto a cuore.

Per conseguenza rinuncio all'idea di presentare un emendamento aggiuntivo.

Non rinuncio però al desiderio di ottenere dal Governo delle dichiarazioni molto chiare ed esplicite riguardo alla questione della linea del Monte Ceneri.

E per dire il vero, io non mi sentirei di dare il mio voto favorevole a questo progetto di legge, con tranquillità di coscienza, se non fossi convinto che il Governo ha su questa questione delle idee molto chiare e precise, almeno quali io le intendo.

La ferrovia del Monte Ceneri ha un'importanza grandissima, tanto per la Svizzera come per l'Italia, ma per ragioni rispettive affatto diverse, per ragioni che non hanno nulla che fare l'una coll'altra.

Per la Svizzera si tratta di un interesse eminentemente politico; si tratta di congiungere per ferrovia Lugano e il Cisceneri con Bellinzona e con Berna. I paesi del Cisceneri, senza questa congiunzione, rimarrebbero in perpetuo segregati da ogni consorzio col resto della Svizzera.

Perciò la Svizzera - e quando parlo della Svizzera non intendo già il solo Cantone Ticino, ma tutta la Confederazione elvetica - annette naturalmente una grande importanza politica a questa linea, e per averla si è già sobbarcata a sacrifici pecuniari abbastanza vistosi, e forse questi sacrifici non saranno gli ultimi; ma, mentre ha in vista un interesse politico, è per lei di poco momento che la linea del Monte Ceneri abbia delle pendenze maggiori o minori, che sopra di essa pesino delle tariffe più o meno gravose.

L'Italia invece considera quella linea sotto un aspetto esclusivamente economico, imperocchè essa stabilisce per due terzi della penisola la congiunzione più breve collo sbocco del Gottardo. Per conseguenza, se è disposta a sussidiarla perchè si eseguisca, è naturale che desideri di averla nelle migliori possibili condizioni di esercizio.

Or bene, siffatto scopo non verrebbe completamente raggiunto se dovesse pesare sulla linea del Monte Ceneri quella tariffa che fu stabilita dal trattato di Berna del 1869, secondo il quale la Società concessionaria è autorizzata ad im-

porre con un aumento del 50 per cento le merci e i passeggeri sui tratti dove le pendenze superino il 15 per mille. E tanto più che la Società del Gottardo, se sono bene informato, tenderebbe ad interpretare quella clausola del trattato di Berna in un senso curioso. Essa, da quel che sembra, si crederebbe in diritto di poter applicare lo aumento del 50 per cento della tariffa non soltanto sui tratti della linea in cui si verificano realmente le pendenze superiori al 15 per mille, ma anche sul complesso di ciascun tronco in cui hanno luogo le pendenze; per esempio, su tutto il percorso fra Giubiasco e Chiasso.

Se questa pretesa potesse esser sostenuta validamente, ne nascerebbe che l'Italia incontrerebbe una spesa per la linea del Monte Ceneri, la quale le tornerebbe commercialmente di pochissimo utile, perchè la barriera di una esagerata tariffa dedicata a lei, renderebbe illusori i benefici economici che ci ripromettiamo dall'esecuzione di essa. Dunque l'Italia ha in vista uno scopo unicamente economico, e poco le importa lo scopo politico che ha in vista la Svizzera; e la Svizzera viceversa.

La situazione per conseguenza è questa. La Svizzera ha bisogno della sovvenzione italiana per raggiungere il suo scopo politico. L'Italia ha bisogno che la Svizzera renda l'esercizio della linea facile e poco costoso per raggiungere il suo scopo economico. Da ciò gli elementi di un'equa transazione fra i due interessati. Per tutto questo mi sembra che il nostro Governo abbia buono in mano per pretendere che la clausola del trattato di Berna, che accresce la tariffa, venga tolta per ciò che si riferisce al tratto da Bellinzona a Chiasso.

Sarebbe veramente deplorabile se dovessimo qualche giorno sentire l'annuncio che il Governo italiano ha stipulata una convenzione per l'esecuzione della ferrovia del Monte Ceneri accordando i 3 milioni senza avere ottenuto in corrispettivo l'eliminazione della tariffa gravosa che incaglia lo sviluppo del commercio su quella linea; sarebbe per noi, come i Francesi direbbero, un vero *marché de dupes*.

Io rifuggo dal pensiero che il Governo possa commettere una simile enormità.

Comunque sia, affinchè non nascano dei malintesi, desidererei sentire dal Governo delle dichiarazioni molto esplicite su questo propo-

sito. I nostri rapporti coi nostri vicini devono essere perfettamente cordiali. Però non bisogna dimenticare la divisa: *Do ut des, facio ut facias*.

Patti chiari, amicizia lunga.

PRESIDENTE. L'onorevole Relatore ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Io parlerò certamente nello stesso senso dell'onorevole Jacini; se l'onorevole Presidente del Consiglio quindi ha prima da fare qualche osservazione...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io non ho difficoltà di prendere la parola prima.

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio ha la parola.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Non ho difficoltà, ripeto, di prender la parola sin d'ora, tanto più che m'incombe l'obbligo di dichiarare quale sia il mio avviso sulle proposte fatte dalla Commissione. C'è un ordine del giorno sul quale deve votare il Senato; e io debbo pure rispondere alle osservazioni fatte dalla Commissione.

Risponderò dunque all'on. Gadda e all'on. Jacini, dicendo ad un tempo quali siano le intenzioni del Governo riguardo alle proposte della Commissione.

L'onor. Gadda ha toccato un argomento che diventa ogni giorno più importante: quello delle ferrovie secondarie.

È avvenuto per questo mezzo di comunicazione, per questo agente di produzione, quello che avviene dei grandi vasi nei corpi, i quali sono poi susseguiti dalla produzione di vasi minori e finiscono con vasi capillari.

Siamo passati dalle strade ferrate per i grandi transiti, alle strade ferrate costruite con minor costo; poi alle strade ferrate a cavalli, poi le rotaie di ferro applicate, invece della ghiaia per diminuire l'attrito, alle strade ordinarie sempre usando per forza motrice la forza animale; poi siamo arrivati allo scartamento ridotto e infine alle ferrovie le più economiche di tutte, cioè ai *tramways* a vapore.

Veramente, a parte le ferrovie ordinarie che in più gran copia si sono costruite in Europa, le ferrovie a scartamento ridotto e le economiche a scartamento ordinario, ma esercitate col mezzo del vapore, sono regolate dalle leggi comuni.

E la legge comune forse provvede oltre il bisogno in fatto di polizia ferroviaria; ma siccome non si ha ancora sufficiente esperienza per giudicare se ed in qual parte la legislazione attuale

possa e debba essere modificata a questo riguardo, così io credo che su questo punto non sia ancora dimostrata l'urgenza di un provvedimento.

Vedremo in appresso colle concessioni e con la praticase ed in qual parte dovrà essere modificata la legge attuale. E una modificazione alla legge attuale fu già proposta. L'on. Senatore Gadda l'avrà probabilmente osservata nel disegno di legge presentato all'altro ramo del Parlamento, che è ora in discussione. Ed è questa: che per le ferrovie a scartamento ridotto, la cui concessione sia domandata da Corpi morali, il Governo abbia facoltà di fare la concessione ai Corpi morali, per semplice decreto reale, senza sottoporla prima al potere legislativo.

Così la pratica ha già cominciato a suggerire una prima modificazione o, dirò meglio, ad indicare una prima facilitazione, non ammessa prima dalla legge comune. Non ricorderò come per questo procedimento già si avesse un altro precedente; la legge sulle ferrovie Venete prescindeva già dalle norme ordinarie per le quali ogni concessione doveva essere sottoposta all'approvazione del potere legislativo.

La questione dei tramways fu toccata nell'altro ramo del Parlamento, in occasione della discussione del Bilancio dei Lavori Pubblici pel 1877, e ancora recentemente, credo due o tre giorni or sono. Il Governo ha dichiarato che questo nuovo mezzo di trasporti, sorto dai bisogni economici e dai desiderî di più facili comunicazioni, è che presentemente sfugge di fatto all'impero della legge comune, vuol essere regolato per legge. E già l'onorevole mio collega, il Ministro dei Lavori Pubblici, ha promesso di presentare prossimamente un apposito schema alla Camera.

Nella discussione di questa legge speciale torneranno opportune le gravi considerazioni svolte dall'on. Senatore Gadda, e principalmente quella, che a me pare la più grave, se cioè, la concessione dei tramways leda i privilegi accordati col mezzo delle concessioni di ferrovie ordinarie.

Presentemente questo solo io posso rispondere, che il Governo si è già impegnato - e manterrà l'impegno - di presentare uno schema di legge sui tramways, e che in occasione di quella legge studierà con la massima cura la

questioni relative, le quali poi potranno essere convenientemente risolte dal Parlamento, dopo che ne avrà fatto maturo esame.

Vengo alla questione toccata dall'onor. Senatore Jacini.

Io lo ringrazio di aver abbandonato il pensiero di inserire in questa legge una disposizione per emendare quella parte che si riferisce al passaggio del Ceneri; e lo ringrazio perchè, non debbo dissimularlo al Senato, questa legge è non solamente di grandissima importanza, ma di grandissima urgenza, per ciò che si riferisce all'approvazione del trattato di Berna.

Enormi interessi sono impegnati; già da quattordici mesi abbiamo messo la nostra firma ad un trattato internazionale; oramai un ritardo non sarebbe più compatibile con la dignità del paese. E un ritardo si avrebbe se questo schema di legge dovesse essere rimandato all'altro ramo del Parlamento per poi ritornare a questo, facendoci perdere un tempo considerevole.

Riguardo all'importanza del Ceneri, non v'ha alcuno che possa disconoscerla, come ben disse l'onor. Jacini.

Infatti come il ramo principale della linea del Gottardo mira a mettere in comunicazione il porto di Genova così il Ceneri guarda, si può dire, alla penisola italiana e la mette in comunicazione diretta colla Svizzera e colla Germania. Esso tocca a importantissimi interessi economici delle due nazioni, e anche a gravi interessi politici, perchè raccoglie il movimento della più gran parte della penisola, quello che segue la direzione della catena dorsale dell'Appennino, di questo gran molo che l'Italia slancia sul mare.

Perciò io sono sempre stato persuaso che vivissimo debba essere il desiderio di veder compiuta, contemporaneamente all'altra linea, anche la diramazione del Ceneri; e nessuno, mi si permetta di dirlo, fu più del Governo penetrato di questa necessità.

Di vero, si è fatto tutto quello che era possibile nella Conferenza di Lucerna; si è creduto di prescindere dal farne una condizione *sine qua non* della nostra firma al contratto, perchè parve veramente troppo grave mettere in pericolo tutta quanta l'impresa. Imperocchè cadendo l'impresa principale, sarebbe per conseguenza caduta anche questa, la quale, quan-

tunque importantissima, è pur sempre subordinata di fronte all'altra.

Un'altra ragione per la quale non si è insi- stito, fu la convinzione che si aveva, che le necessità politiche ed economiche e gl'intere- ssi comuni delle due nazioni più interessate in questo tronco, cioè la Svizzera e l'Italia, avrebbero fatto superare le difficoltà che si op- ponevano all'adempimento di questo vivissimo desiderio.

Per queste considerazioni, la presente Am- ministrazione, fin dai primissimi giorni in cui fu assunta al potere, fece uffici per mezzo del suo rappresentante presso la Confederazione Elvetica perchè questa convenzione formasse oggetto di trattative; e di fatti circa la metà di marzo, se ben ricordo, fu sottoscritto dal nostro rappresentante a Berna, Senatore Mele- gari, e dal sig. Welti a nome del Consiglio federale, un primo compromesso che doveva ser- vire di base ad un trattato internazionale per lo stabilimento di uno speciale Consorzio per la pronta costruzione della linea del Ceneri. Queste trattative continuarono, ma evidente- mente la loro conclusione era difficile finchè non fosse approvato il trattato principale. Ma ora il Governo insiste, anzi ha già preso spe- ciali disposizioni; ed ha notificato al Governo federale che esso intende, come prima il Senato abbia approvato questa legge, di riprendere e spingere colla massima alacrità le negocia- zioni per concludere il più presto possibile un trattato per la formazione del consorzio con- templato dal disegno di legge che discutiamo.

Ora, in questo trattato, quali sono le clausole sulle quali il Governo dovrà insistere? L'Uf- ficio Centrale ha già manifestato tre desiderî; l'onorevole Jacini si associa ad un dei desiderî dell'Ufficio Centrale, che sono pure espressi nel suo ordine del giorno, e chiede quali siano su questi tre punti le intenzioni e le determi- nazioni del Governo.

Io dirò francamente quali sieno le intenzioni del Governo e gli atti che intende di compiere.

L'Ufficio Centrale invita il Governo ad aprire trattative coi Governi interessati nell'impresa del Gottardo a fine di ottenere che l'Italia sia più largamente rappresentata nell'amministra- zione della Società.

Come ben sa il Senato, nell'antica Società (e si può ora chiamarla antica, perchè la Società



fu ricostituita), nell'antica Società il Consiglio di amministrazione era composto di 24 consiglieri, dei quali quattro erano assegnati all'Italia. Eravamo dunque rappresentati da 176 delle voci del Consiglio amministrativo.

Fu poi modificato lo statuto della Società del Gottardo, e per queste modificazioni la Società ebbe facoltà di nominare 19 consiglieri.

Il Consiglio federale si è riservata la facoltà di nominarne sei.

Noterò di passaggio che in forza delle nuove stipulazioni, in seguito al trattato concluso nella Conferenza di Berna, il Consiglio federale ha assunto una responsabilità assai maggiore e più diretta di quella che avea prima pel buon andamento dell'impresa.

Da questi cambiamenti fu ispirata la domanda fatta dal Consiglio federale ed accettata dalla Società perchè gli sia concesso la scelta di una propria rappresentanza nell'amministrazione sociale:

Dei 19 consiglieri la Società ne ha nominati 13 appartenenti a diversi Cantoni della Svizzera, 3 appartenenti alla Germania, e 3 appartenenti all'Italia: totale 19 consiglieri.

Il Governo riconobbe che la sua rappresentanza nel Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo non era proporzionata all'importanza del suo contributo, e ne era anzi lontana; quindi, senza pur aspettare l'invito, che del resto non poteva mancare di venire dalla Commissione del Senato, iniziò pratiche presso il Consiglio federale, e queste pratiche, senza difficoltà e molto cordialmente accolte, furono coronate da buon successo. Il Consiglio federale dichiarò al rappresentante dell'Italia a Berna che acconsentiva che dei sei membri del Consiglio di amministrazione, accordati alla sua scelta, due fossero italiani, due tedeschi e due svizzeri; cosicchè il Consiglio federale ha consentito di ripartire in parti uguali fra i tre Governi interessati la facoltà di nominare il Consiglio d'amministrazione. Di tal guisa, allo stato attuale delle cose, la composizione del Consiglio d'amministrazione, è fatta in questo modo: tredici membri nominati dalla Società e ripartiti fra i diversi Cantoni; due nominati per libera scelta del Governo svizzero, cinque assegnati alla Germania, cinque all'Italia. Così la Germania e l'Italia sarebbero rappresentate per un identico interesse, che è poi quello di

sorvegliare il buon andamento dell'impresa, da dieci consiglieri sopra venticinque.

Io spero che ulteriori trattative ci condurranno ad avere una rappresentanza anche più larga, perchè non credo difficile che il Consiglio federale acconsenta a sottoporre alla Società una proposta di variazione del suo statuto, per la quale sia lasciata alla sua scelta una più larga parte dei membri del Consiglio d'amministrazione; e in tale caso io confido che di questo maggior numero di consiglieri, lasciato alla scelta del Consiglio federale, una parte sarebbe sempre assegnata all'Italia, come la più interessata, economicamente parlando, in questa grande impresa.

Su questo punto credo di avere preventivamente soddisfatto al desiderio dell'Ufficio Centrale; e vengo perciò al secondo, vale a dire a quello col quale si invita il Governo « a dare opera perchè sia sollecitamente assicurata la costituzione del Consorzio, di cui nell'articolo del progetto di legge, per modo che la costruzione della linea Giubiasco-Lugano sia compiuta e la linea stessa posta in esercizio contemporaneamente alla linea Immensee-Pino ».

Ed anche su questo punto il Governo ha aperto delle trattative ed ha fatto vive istanze al Consiglio federale perchè si trovi modo di assicurare il pronto cominciamento e la prosecuzione del tronco mancante alla linea Giubiasco-Chiasso per modo di poter aprire la linea intera all'esercizio contemporaneamente alla linea principale.

Finora non si è ancor potuto portare a conclusione la cosa, ma io ho buona speranza che l'accordo non sarà difficile, e posso fin d'ora dichiarare che per mezzo del nostro Ministro a Berna e di un negoziatore che sarà colà inviato a coadiuvarlo, sarà posto fine quanto prima a questa importante questione, d'accordo col Consiglio federale.

Vengo ora al punto più delicato, accennato già dall'on. Jacini. — L'on. Senatore teme che l'aumento delle tariffe debba rendere di molto minore il beneficio del Ceneri a favore di una gran parte del nostro commercio.

Anche su questo punto il Governo non ha mancato di fare uffici prima d'ora presso il Consiglio federale; ma, non bisogna dissimularlo, forse la questione non fu posta ancora nei suoi veri termini.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 MAGGIO 1879

Il progetto del Ceneri, ed anzitutto la linea da Bellinzona a Chiasso, se ben ricordo, non doveva avere pendenze superiori al 14 od al 15, ed in questo caso parmi evidente che non si poteva a questo tronco applicare la tariffa addizionale. Volendo però mantenere queste miti pendenze, la spesa sarebbe stata maggiore ed eccessiva; e non vi è altro modo di diminuire le spese di costruzione se non imitando quel che si è fatto per le linee principali, acconsentendo cioè a pendenze maggiori e a curve più ristrette, e limitando le sezioni della linea.

Per rendere l'opera possibile bisogna aumentare le pendenze, ma in questo caso, in forza del trattato, sarebbero applicabili le tariffe addizionali. Ora io credo che convenga ad ogni costo assicurare la linea; questa è interesse comune dei Governi compartecipi, e principalmente della Svizzera, e della stessa società, poichè, fino a che le cose restano come sono, non si ha che una linea infruttifera nel tronco Lugano-Chiasso. Ma il vantaggio che l'Italia ritrae dalle costruzioni di queste linee sarebbe grandemente scemato se si applicassero le tariffe che vanno fino al 50 per cento pei viaggiatori, e dal 40 al 60 per le merci.

Così stando le cose, l'Italia non può a meno d' insistere perchè al passaggio del Ceneri non si applichino le tariffe eccezionali.

Il Governo quindi non mancherà di mandare un negoziatore incaricato di trattare col Governo federale sulle basi che ho indicate.

Dichiaro poi apertamente che se mai venisse in campo un'interpretazione simile a quella che ha annunciato il Senatore Jacini, cioè che si pretendesse di applicare una tariffa addizionale sul tronco Bellinzona-Chiasso e non solo di limitarsi ad una tariffa addizionale più o meno moderata, se fosse messa innanzi una pretesa come quella avvertita dall'onorevole Jacini, di applicare cioè al tronco Giubiasco a Chiasso, la tariffa addizionale autorizzata col trattato di Berna, io dichiaro apertamente che non mi potrei credere autorizzato a stipulare il trattato senza portare prima la cosa innanzi al Parlamento.

Io credo con ciò di avere risposto il meglio che si poteva ai diversi quesiti che mi furono indirizzati dagli onorevoli Senatori e risponderò ancora alle domande che piacerà loro di indirizzarmi.

Senatore JACINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore JACINI. Io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Presidente del Consiglio. Gli faccio osservare per altro che il testo dell'art. 8 del Trattato di Berna potrebbe prestarsi a diverse interpretazioni. Che cosa s'intende per *parties de la ligne*, ossia per tronchi? Tutto il tratto da Giubiasco a Chiasso non potrebbe esso venir considerato come un tronco?

Ora è data facoltà alla Società di aumentare le tariffe del cinquanta per cento, non sui punti dove si verificano le maggiori pendenze, ma sui singoli tronchi complessivi. È una strana interpretazione quella che mi si vuol far credere sia inclinata a sostenere la Società del Gottardo, ma pure essa potrebbe essere sostenuta. Posso essere male informato; ma lo stare in guardia sarà sempre bene.

Ciò premesso, ripeto, io prendo atto delle dichiarazioni del Governo, secondo le quali non saranno compromessi i nostri interessi; che se il Governo, contro ogni supposizione, credesse bene di transigere su questo punto, posso riposare nella certezza che discuteremo ancora la cosa in questo recinto prima che diventi irrevocabile.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Una parola per dare una spiegazione.

Io non parlai delle pretese della Società che è costituita e che deve agire secondo la legge del suo paese e sotto la giurisdizione del Governo svizzero. Noi ci regoliamo sulla base dei trattati che abbiamo concluso, e debbo dire che l'art. 8 del Trattato di Berna dice così:

« ... La taxe ne pourra excéder 5 centimes par tonne et par kilomètre, avec une surtaxe de 3 centimes par tonne et par kilomètre pour les parties de la ligne qui offrent des pentes de 15 ‰ et au dessus\* ».

Senatore JACINI. *Pour les parties de la ligne*, si potrebbe sostenere che s'intende tutto il tratto da Bellinzona a Chiasso.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Allora potrebbe pretendersi che tutto il tratto della linea fosse fino ad Immensee come vorrebbe l'onorevole Jacini.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 MAGGIO 1879

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Io ho poche parole da aggiungere. Dopo le dichiarazioni fatte dall'on. Presidente del Consiglio, parmi potere concludere che i desiderî esposti dall'Ufficio Centrale furono in parte esauditi. Dico in parte perchè anche le affermazioni sue sopra il primo punto, cioè per quanto riguarda una più larga rappresentanza dell'Italia nel Consiglio di amministrazione, non corrispondono ancora a quanto da noi credesi opportuno.

Infatti l'aumento ottenuto nel numero dei consiglieri non è certamente tale da accontentare, mentre, come disse l'on. Ministro, da quattro furono portati a cinque per le sue insistenze. Ma parmi l'on. Presidente del Consiglio aggiungesse che intende di insistere nuovamente perchè sia fatta più larga parte all'elemento italiano, ed io spero che i suoi sforzi saranno coronati di successo.

Un altro punto importante, che io credo raggiunto, si è che fra i sei membri del Consiglio, di nomina del Governo federale, due sieno ad esso proposti dal nostro Governo.

Rispetto alla condizione del Consorzio del Gottardo, certamente l'Ufficio Centrale, che ha trascinato per alcuni giorni questa legge allo scopo di poter dare al Senato qualche maggiore assicurazione, poteva forse desiderare qualche parola più rassicurante di quelle che finora sono state dette dall'on. Presidente del Consiglio. Ma esso confida che l'ultimo inciso nell'ordine del giorno, il quale, per quanto non sia stato rammentato dall'on. Presidente del Consiglio, pure egli non ha certamente dimenticato quale valore avesse per l'Ufficio Centrale, possa dare al Governo maggiore forza nelle trattative. Il Presidente del Consiglio sa che se non si è creduto opportuno spingerci fino a consigliare che non fosse ratificato il trattato se non dopo che la costituzione del Congresso fosse assicurata, pure il senso delle parole dell'inciso non si allontana da quel concetto. Abbiamo detto: vaatevi di tutti i mezzi di cui il potere esecutivo dispone ancora dopo che il Senato avrà dato il proprio voto favorevole alla legge, perchè si possa giungere nel più breve tempo possibile a questo risultato.

Parmi che l'onorevole Presidente del Consiglio, rispetto alla chiesta rinuncia da parte della Società di una sopratassa di tariffe, pur

dichiarandola opportuna, abbia espresso qualche dubbio in ordine alla probabilità di poterla ottenere.

A questo proposito sento mio debito di rammentare un fatto di cui non ho tenuto conto nella Relazione, ma che ha molto peso.

E mi importa tanto più di esporre questo fatto perchè risulti una volta di più chiaro come l'Italia in tutta questa questione, non so se sia per difetto dei rappresentanti suoi, o per quelle fatalità che si incontrano e vi perseguitano in certi affari intrapresi con non sufficiente studio, doveva incontrare difficoltà quasi insormontabili nel raggiungere intenti che da altri sono ottenuti con facilità grandissima.

Quando a Lucerna i nostri rappresentanti adonta di sforzi veramente lodevoli, come diceva l'onorevole Presidente del Consiglio, pure dovettero accettare l'aggiornamento a tempo indefinito della linea Giubiasco-Lugano sebbene la sovvenzione italiana avesse contribuito a costruire la linea Chiasso-Lugano, e dall'Italia si fosse già costruita la linea Camerlata-Chiasso con una spesa fortissima, si lasciavano contemporaneamente da parte altre due linee nella Svizzera, di cui la più importante quella Immensee-Lucerna. In allora i nostri rappresentanti non poterono neppure ottenere che la linea Giubiasco-Lugano, per la quale l'Italia aveva già fatto tanti sacrifici, potesse avere la priorità.

Ma quali vantaggi ottenne invece il Cantone di Berna in quel momento? Siccome per unire Immensee a Lucerna esiste già una linea Immensee-Rothkrenz-Lucerna, il Cantone di Berna otteneva che le tariffe per questa linea più lunga non sarebbero state superiori alle tariffe della linea Immensee-Lucerna, quando fosse stata costruita (*Sensazione*).

Ora, signori Senatori, l'Italia con questo progetto di legge assicura tre nuovi milioni alla costruzione del Monte Ceneri, mentre ne ha portati già anche troppi in questa grande impresa. È principalmente per fatto dell'Italia che la Società si è potuta ricostituire. Nella Relazione ho accennato quali sono le sue condizioni, e potrei dire ancora cose più gravi di quelle che ho dette in essa. Quindi io non devo dubitare si possa ottenere da questa Società che si ricostituisce per questi sforzi che l'Italia ha fatto in tre diverse riprese, dap-

prima coi 45 milioni del trattato del 1869; poi coi dieci milioni del trattato 12 marzo 1878; infine coi tre milioni pel Consorzio del Monte Ceneri, non si possa, dico, ottenere la diminuzione di tariffa, che d'altronde ha pel primo trattato il carattere di tassa eventuale.

Ho creduto mio debito di accennare a questo fatto della tariffa di favore ottenuta dal Cantone di Berna, per insistere presso il Presidente del Consiglio, affinchè del valore della richiesta rinuncia da parte della Società del Gottardo possa formarsi un concetto adeguato.

Il Presidente del Consiglio parmi accennasse al Senato essere nel suo intendimento di inviare persona speciale a Berna.

Sopra questo punto mi permetto ancora una osservazione. Furono annunciati al Governo Elvetico gli intendimenti del nostro Governo?

Come è stata accolta la intenzione del Ministero di inviare persona idonea a Berna, allo scopo di trattare intorno la costituzione del Consorzio? Francamente, siccome in questi otto o dieci giorni che il progetto in discussione è allo studio dell' Ufficio Centrale, in questi giorni nei quali il Presidente del Consiglio ha avuto la bontà di venire due volte in seno all' Ufficio stesso, non è arditezza ritenere che qualche comunicazione ufficiale od officiosa sia giunta al Ministero, non soltanto rispetto alla rappresentanza che l'Italia debba avere in quel Consiglio d'amministrazione, ma altresì intorno agli altri due punti indicati nell'ordine del giorno. Sarei quindi molto grato al Ministro Presidente del Consiglio se volesse dare più ampi schiarimenti al Senato.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. L'onorevole Relatore ha forse inteso le mie parole in un senso che non devono avere.

Disse che il Presidente del Consiglio non doveva poi credere tanto difficile di ottenere una disposizione che estendesse alla linea Bellinzona-Chiasso la tariffa addizionale.

Io non ho detto questo; io credo che anzi per quanto riguarda la tariffa la nostra dimanda sarà consentita, perchè la credo conveniente, e se non la credessi conveniente, non l'avrei domandata.

Non credo proprio che si opporranno gravi difficoltà, ma ho dovuto mettere la questione

ne' suoi veri termini, nel senso che, rinunciando all'aumento della tariffa, naturalmente i capitali che vanno impiegati possono eventualmente perdere una parte del prodotto.

Ma questo sia detto per incidenza. Io rispondo all'onor. Relatore, che se mi sono male espresso rettifico le mie parole, e dico che non credo difficile ottenere la tariffa.

Non potrei dire che sono sicuro di ottenerla, perchè sono aperte trattative e non giova predire il risultato che si potrà ottenere.

L'onorevole Relatore ha poi detto: a quest'ora il Presidente del Consiglio ha qualche cosa da comunicare, ha una qualche risposta del Governo federale intorno alla intenzione di mandare un delegato a Berna. Ecco: risposte precise sulle domande formulate dalla Commissione io non ne ho; ma posso affermare di assicurazioni generiche e molto cordiali delle intenzioni del Governo federale di fare tutti gli sforzi, in unione al Governo italiano, per raggiungere il nostro intento, cioè per costruire il tronco da noi desiderato contemporaneamente alla linea principale.

Queste sono le assicurazioni che posso dare. Riguardo a ciò che ha accennato l'onor. Relatore, che cioè il Governo dovrebbe tener in mano le ratifiche, io dichiaro che non potrei entrare in questo suo ordine di idee; prima di tutto perchè la legge tratta di due cose separate; poi noi dobbiamo anche aver riguardo agli altri Governi che hanno posto al trattato la loro firma accanto a quella dell'Italia. Ma si assicuri l'on. Relatore, si assicuri il Senato, che il Governo, senza perdere tempo, insisterà sulla sua domanda, alla quale io non credo sarà per rifiutarsi il Governo federale.

E sul punto di incominciare le trattative, ripeto che, attese le cordiali dichiarazioni del Governo federale il quale non potrà certo negare che da noi si manda un negoziatore, e quantunque non abbia avuto risposto dal Ministro Melegari, non dubito che anche domani potrei mandare un negoziatore, giacchè il Governo federale, e lo ha dichiarato anche negli ultimi dispacci, è disposto a cominciarle senza ritardo. Dunque è eliminato il dubbio sul ritardo delle trattative; quanto all'esito delle medesime non mancherò di tenerne informato a suo tempo il Parlamento.

Con ciò spero di avere eliminati gli scrupoli dell'onorevole Relatore.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Parmi che pel momento non sia possibile ottenere dichiarazioni più precise, e quindi dovrò accontentarmi di quanto ebbe la compiacenza di esporre l'onorevole Presidente del Consiglio. Comprendo le difficoltà diplomatiche alle quali alludeva il Presidente del Consiglio, ma non vorrei disgiungere affatto l'azione diplomatica da quella relativa all'affare in se stesso.

È inutile porre avanti progetti per il Monte Ceneri, nei quali le pendenze siano inferiori al 15 per mille; a mia conoscenza i due esistenti hanno pendenza fra il 17 ed il 25 per mille; perciò sì all'uno che all'altro si applicherebbe la facoltà concessa dal primo trattato di Berna alla Società concessionaria, facoltà che, a mio avviso, dovrebbe cessare pel fatto del nuovo concorso italiano a quell'impresa.

Giacchè ho la parola, risponderò a una domanda dell'onorevole Senatore Gadda, riguardo alle idee della Commissione parlamentare sull'inchiesta ferroviaria intorno all'esercizio locale.

Non posso rispondere qui siccome presidente della Commissione stessa, ma posso dire senza difficoltà che la Commissione si occupò e si occuperà anche di questa questione.

Aggiungerò a quanto disse l'onorevole Presidente del Consiglio, allo scopo anche di eccitare vie più il Governo a dar mano ai necessari studi, che le considerazioni dell'onorevole Senatore Gadda sono giustissime, e non può porsi in dubbio che la concorrenza fra i tramways e le ferrovie, mentre ora reca danno a queste ultime, potrebbe più tardi essere rovinosa per le intraprese dei primi, se il servizio così detto locale delle ferrovie fosse in Italia migliorato come lo è presso altre nazioni europee.

E mi permetto anche di raccomandare al signor Presidente del Consiglio che, anche prima della fine dei lavori dell'inchiesta ferroviaria, egli, così intelligente in questa materia, voglia adoperarsi per migliorare quel servizio, che, ripeto, è da noi assai trascurato con danno di tutti gli interessi.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, domando all'onor. Relatore dell'Ufficio Cen-

trale se intende insistere nell'ordine del giorno.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. L'Ufficio Centrale insiste, tanto più che il Presidente del Consiglio non ha difficoltà ad accettarlo. Proporrèi una sola modificazione di forma. Invece che l'ordine del giorno finisse colle parole: *passa all'ordine del giorno*, proporrèi che finisse con quest'altre: *passa alla discussione dell'articolo*.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, questa variante proposta dal Relatore all'ordine del giorno s'intende accettata.

Si dà lettura dell'ordine del giorno.

« Il Senato: Considerando, che il tronco ferroviario Giubiasco-Lugano, per provvedere alla costruzione del quale il Governo del Re ha facoltà, adottato il presente progetto di legge, di prender parte ad un Consorzio impegnando l'Italia per tre milioni di lire, era già compreso nella rete del Gottardo stabilita nella convenzione di Berna del 15 ottobre 1869;

« Considerando che colla sovvenzione precedente e con quella alla quale si impegna approvando la nuova Convenzione 12 marzo 1878, l'Italia ha potentemente contribuito all'attuazione dell'impresa del Gottardo e quindi alla costruzione della linea Lugano-Chiasso;

« Considerando che l'Italia ha provveduto da sua parte e già da tempo alla esecuzione del patto contenuto nell'art. 3 della convenzione 15 ottobre 1869, colla costosa costruzione del tronco Camerlata-Chiasso;

« Delibera di invitare il Ministero:

1. Ad aprire trattative coi Governi interessati nell'impresa del Gottardo, allo scopo che l'Italia sia più largamente rappresentata nella Amministrazione della Società;

2. A dare opera perchè sia sollecitamente assicurata la costituzione del Consorzio, di cui nell'articolo del progetto di legge, per modo che la costruzione della linea Giubiasco-Lugano sia compiuta e la linea stessa posta in esercizio contemporaneamente alla linea Immensee-Pino;

3. Ad ottenere dalla Società concessionaria la rinuncia all'eventuale diritto di una soprattassa sulle tariffe dei trasporti dei viaggiatori e delle merci a piccola velocità stabilito nella convenzione di Berna 15 ottobre 1869 per quelle parti della linea Giubiasco-Lugano per le quali la pendenza raggiunga od oltrepassi il 15 per mille.

« E lasciando al Ministero il giudicare di quali fra i mezzi di cui dispone il potere esecutivo esso debba valersi per raggiungere i sopra indicati intenti, passa alla discussione dell'articolo ».

Se nessuno domanda la parola, metto ai voti quest'ordine del giorno.

Chi lo approva, voglia sorgere.

(Approvato).

PRESIDENTE. Si passa alla discussione dell'articolo.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI legge:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al Trattato internazionale unito alla presente legge, fra l'Impero Germanico, il Regno d'Italia, la Confederazione Svizzera, stipulato in Berna il 12 marzo 1878, per assicurare la costruzione della ferrovia del San Gottardo.

Il Governo del Re ha pure facoltà di prender parte ad un Consorzio internazionale con la Svizzera per provvedere alla costruzione del tronco ferroviario Giubiasco-Lugano entro un termine più ristretto di quello indicato nell'art. 1° del suddetto Trattato e possibilmente nel tempo stesso in cui sarà aperta all'esercizio la linea principale Immensee-Pino.

L'impegno dello Stato nel suddetto consorzio non potrà essere maggiore di 3,000,000 di lire in capitale.

PRESIDENTE. Se nessuno chiede la parola su quest'articolo, trattandosi di articolo unico si voterà a scrutinio segreto.

Si procede all'appello nominale per la votazione di questo progetto di legge.

(Il Senatore, *Segretario*, Chiesi fa l'appello nominale).

PRESIDENTE. Risultato della votazione sul progetto di legge « Convenzione addizionale con la Germania e la Svizzera per la costruzione di una ferrovia attraverso il Gottardo »:

Votanti . . . . .	71
Favorevoli . . . . .	61
Contrari . . . . .	10

(Il Senato approva).

Discussione del progetto di legge per « Modificazioni alla legge 13 settembre 1874, N. 2080, relativa alla fabbricazione e alla vendita delle carte da giuoco » (N. 100).

PRESIDENTE. Ora si procede alla discussione del progetto di legge per « Modificazioni alla legge 13 settembre 1874, n. 2080, relativa alla fabbricazione e alla vendita delle carte da giuoco ».

Il signor Ministro accetta il progetto dell'Ufficio Centrale?

MINISTRO DELLE FINANZE. Siccome gli emendamenti dell'Ufficio Centrale non toccano la sostanza della legge, ma piuttosto la forma, prego il Senato di procedere alla discussione secondo il progetto ministeriale, salvo a discutere gli emendamenti dell'Ufficio Centrale in relazione agli articoli a cui si riferiscono.

PRESIDENTE. Si dà lettura del progetto:

Il Senatore, *Segretario*, CASATI legge il progetto di legge.

(Vedi *infra*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale. Senatore PEPOLI G. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PEPOLI G. Questa è una delle tasse che rendono assai meno in Italia che negli altri paesi. La tassa delle carte da giuoco, se non erro, rende appena 200,000 lire al nostro erario. La tassa delle carte da giuoco in molti paesi è confusa con i proventi del bollo; tuttavia in Francia essa negli ultimi Bilanci ha prodotto tre milioni, e il Ministro di quel nobilissimo paese s'impromette ancora nuovi e notevoli aumenti. L'onorevole Ministro ha quindi fatto egregiamente proponendo delle modificazioni alla legge 13 settembre 1874 onde potere aumentare l'introito dello Stato; ma la sua legge (mi permetta di dirlo) non è a mio avviso sufficientemente severa ed io dubito assai che egli potrà raggiungere lo scopo che si propone.

Nella Relazione dell'onorevole mio amico, il Senatore Finali, trovo detto che: « In quanto allo spaccio e all'uso di carte non bollate, fabbricate in paese o provenienti dall'estero, il Ministero sta contento alle sanzioni della legge del 1874, che sono meramente pecuniarie ».

Io non credo che il danno principale provenga all'erario italiano dal fatto dell'adulterazione dei nostri bolli; io credo che questo

danno invece provenga dall'uso che si fa in paese di carte senza bollo.

Io posso assicurare l'onorevole Ministro che in molte case, ed anche case cospicue, si giuoca con delle carte senza bollo. Mi è avvenuto molte volte di trovarmi in altissime società e giuocare con delle carte senza bollo. Mi è successo che il mio domestico, incaricato di comprare le carte per l'uso della mia famiglia, ha creduto di fare un bellissimo affare comprando carte senza bollo, e, quando io lo ho rimproverato acerbamente, ha risposto: « Ma nelle case di tutti i suoi amici si comprano queste carte senza bollo ».

Questa è la pura, l'esatta verità, ed io per i dati che ho raccolto non posso ammettere che nel nostro paese si giuochi meno che non si giuochi in Francia.

Certamente è un fatto che deve fare notevole sensazione in tutti la diversità dei prodotti, cioè 200,000 lire in Italia e 3,000,000 in Francia, mentre poi la tassa non è considerevolmente differente.

Quindi io desidererei che l'on. Ministro studiasse se fosse possibile, di raffrenare questa smania che v'è di giuocare con carte non bollate.

E credo che bisognerebbe che le pene fossero severe per i consumatori, perchè se non vi fossero dei consumatori pronti a frodare lo Stato, certamente non si troverebbe gente che fabbricasse o rivendesse carte senza bollo; ne mancherebbe certo la domanda.

Ora non basta, onor. Ministro, circoscrivere l'offerta, bisogna ancora impedire che vi sia questa avida domanda di carte senza bollo.

Certo l'onor. Ministro ha fatto egregiamente a domandare pene anche più severe per coloro i quali falsificano i bolli, poichè l'onor. Ministro avrà certamente in memoria il clamoroso processo di Ferrara, dove un falsificatore di carta da bollo fu vergognosamente mandato immune da qualunque pena; ora, nella condizione in cui siamo attualmente di dover ragranellare, cioè, il più che possiamo anche dalle più minute imposte allo scopo di procurarci i mezzi necessari per giungere alla sospirata trasformazione dei tributi finanziari, io credo, onor. Ministro, che ella possa da questa legge, modificandola e rendendola più severa, meno pietosa in alcuni casi per i consumatori, io credo, dico, che ella potrà

ritrarre, se non i tre milioni della Francia; certo una somma molto più considerevole che non sieno le duecento mila lire che si ritraggono oggidì.

Se l'onor. Ministro vuol sapere da quale statistica io abbia ricavato la cifra dei tre milioni del bilancio francese, gli dirò che l'ho ricavata consultando l'ultimo libro di Leroy-Beaulieu, ove si trovano altre precise indicazioni su questo argomento.

Io certo non propongo nessun emendamento, richiamo soltanto l'attenzione del signor Ministro su quest'argomento, perchè esso voglia considerare se non sia possibile ottenere un aumento di rendita anche da questo cespite, che finora fu così sterile per le finanze italiane, e con ciò credo farà cosa veramente utile, perchè in questo modo i calcoli che ha fatto nella sua esposizione, per provvedere al disavanzo prodotto dall'abolizione della tassa sul macinato, si renderanno più agevolmente conseguibili. In altre parole, noi ci troviamo oggi in condizione di non potere e di non dovere disprezzare neppure i più piccoli cespiti, neppure le più piccole risorse.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io non metto nemmeno in dubbio le affermazioni dell'onorevole Senatore Pepoli circa il prodotto che il bollo sulle carte da giuoco dà alle finanze francesi. Non lo metto in dubbio, e non ho bisogno di consultare l'opera del Leroy-Beaulieu da lui indicata.

Pur troppo assai più scarso è il provento che da questo cespite finanziario noi ricaviamo; e convengo coll'onorevole Pepoli che le cause di questo scarso prodotto sono due. L'una, cioè, che sono in commercio e sono nell'uso di gran numero di famiglie molte carte non bollate; l'altra, che è molto considerevole la quantità dei mazzi di carte con bollo falso che sono in commercio.

Or bene, alla prima parte, cioè alla contravvenzione di mettere in commercio carte da giuoco non bollate, provvede, parmi, sufficientemente la legge ora in vigore del 1874, nella quale sono stabilite sanzioni penali abbastanza precise ed efficaci.

Potrà per avventura l'onorevole Senatore Pepoli muovere doglianza per le molte contrav-

venzioni che si verificano, ma non credo che possa far rimprovero all'Amministrazione di poca vigilanza.

Ma vi è una considerazione, o Signori, da fare per l'altra parte, cioè per l'altro inconveniente delle carte da giuoco che si trovano in commercio con bollo falso o falsificato.

In ordine a quest'altra contravvenzione, pare che esista veramente una lacuna nella legislazione odierna, imperocchè è molto dubbio ed è molto contestato che si possa a quei casi applicare la medesima sanzione penale che è scritta nella legge sul bollo; ed è appunto per riempire questa lacuna della legislazione attuale che io ho avuto l'onore di proporre al Parlamento il progetto ora in discussione.

Questo progetto ha sostanzialmente lo scopo di stabilire sanzioni penali efficaci per la falsificazione e contraffazione dei bolli delle carte da giuoco; ed i mezzi con cui l'Amministrazione crede di raggiungere lo scopo, sono due: l'uno consiste nel far bollare queste carte dall'officina carte-valori, nell'impedire che il bollo sia apposto a mano, in modo volante, imperfetto, in un modo che facilmente si può contraffare; l'altro consiste nello stabilire sanzioni penali ad imitazione di quelle che sono prescritte dalla legge del bollo nei casi di contraffazione. È questo e non altro lo scopo della legge attuale; ond'è che io non posso non accettare il concetto dell'onorevole Senatore Pepoli, se egli intende che l'Amministrazione possa spiegare maggiore energia per impedire l'uso e lo smercio di carte con bollo falsificato; ma per impedire le contravvenzioni della vendita delle carte non bollate abbiamo sufficienti disposizioni nella legge del 1874.

Se egli credesse per avventura che anche le sanzioni penali della legge del 1874 non fossero sufficienti allo scopo prefisso, io difficilmente potrei convenire con lui, imperocchè non credo che a queste contravvenzioni si dovessero applicare pene più severe di quelle che si applicano nei casi di contravvenzione alla legge del bollo.

Spero che queste dichiarazioni saranno sufficienti, e potranno soddisfare l'onor. Senatore Pepoli.

Senatore PEPOLI G. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onor. Senatore Pepoli.

Senatore PEPOLI G. Mi permetta l'on. signor Ministro di rispondergli alcune brevi parole. Io considero la legge attuale dai risultati che essa produce; io non posso credere certamente che sia tutta colpa dell'Amministrazione se si giuoca con tanta facilità nelle case private colle carte senza bollo; io rispetto l'Amministrazione che presiede l'onor. Ministro, credo che vi debba essere anche una grave lacuna nella legge; io non credo che siano da incolparsi interamente gli agenti del Governo, ma credo che bisogna incolparne in parte anche la paurosa timidezza delle nostre leggi. Io confesso che ho pochissima pietà per coloro i quali frodano sapendo di frodare, e quelli che giuocano con carte senza bollo sanno perfettamente di recare un danno alla generalità dei contribuenti.

Il mio giudizio quindi io lo desumo dagli effetti della legge, e conchiudo che la medesima non è sufficientemente efficace, massime poi se faccio confronto coi risultati che si ottengono in Francia, ove si ha un prodotto di tre milioni, mentre, come ho testè avuto l'onore di dire, da noi non si hanno che sole 200 mila lire circa.

E quando poi io trovo in circolazione una quantità assai maggiore di carte senza bollo o con bollo falso, io non veggo come ancora valga, per chi compra, la pena di falsificare ciò che con meno disturbo e minor pericolo può avere già falsificato colla maggiore facilità possibile, trovandosi ad ogni canto di via, per così dire, gente che offre di coteste carte; senza bollo, le quali poi hanno ancora il doppio vantaggio di essere di qualità migliore oltre a costar meno.

Per queste considerazioni io dubito assai che il sistema che regola fra noi la tassa sulle carte da giuoco sia buono, od almeno sia il migliore. A questo riguardo non intendo entrare in una lunga discussione, ma forse, onorevole Ministro, il sistema francese è assai più efficace. So che il signor Ministro mi risponderà che il sistema francese è il monopolio. Ebbene, benchè, lo confesso, nemicissimo dei monopoli in genere, tuttavia, quando abbiamo quello del sale, perchè non potremmo avere anche quello delle carte da giuoco, il quale pur avrebbe un doppio vantaggio, di restringere pure la smania del giuoco e di impedire la frode?



Or dunque io, francamente parlando, avrei amato che il signor Ministro avesse presentato un progetto di legge il quale veramente ponesse il nostro fisco in grado di aumentare la nostra rendita, mentre per contro io temo molto che quando saremo a stringere i cordoni della borsa, noi troveremo che questa legge vi avrà fatto entrare ben poca moneta, e che quindi l'onorevole Ministro si troverà a fronte d'un piccolo disinganno, poichè egli ha contato nella sua esposizione finanziaria anche sopra questa tassa per avere un piccolo ma sicuro aumento nell'introito dello Stato.

Per queste considerazioni credo opportuno sieno fatti nuovi studi su questa materia, e mentre darò voto favorevole a questa proposta di legge, rivolgo un caldo invito al signor Ministro perchè cerchi modo di rendere veramente produttiva questa tassa. Se continuasse a produrre unicamente 200,000 lire, meglio varrebbe fosse abolita. I vincoli non si giustificano che in ragione dell'utilità che recano.

Senatore ERRANTE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il Senatore Errante ha la parola.

Senatore ERRANTE. È ben giusto richiamare l'attenzione del signor Ministro delle Finanze, sulle disposizioni che riguardano l'uso che si fa delle carte non bollate.

Questo fatto si punisce con 25 a 100 lire, ciò che vuol dire con una pena che varia fra l'ammenda e la multa con un limite determinato.

Al N° 2 dell'art. 7 è detto: « Chi scientemente avrà fatto uso od acquisto di carte munite di bollo falso sarà punito col carcere estensibile ad un anno ».

Or chi fa uso ed acquisto di carte munite di bollo falso non ha nessuna parte nella falsificazione, nè si può dire falsificatore. Quale è la colpa di colui che, prima o dopo accortosi che non si è pagata la tassa all'erario, fa uso di carte non bollate?

È identica a quella di chi fa acquisto od uso di carte non bollate.

Ma qual differenza di pena! Nell'un caso il colpevole è punito con ammenda o multa non eccedente le lire 100; nell'altro con la pena del carcere estensibile sino ad un anno.

Se si trattasse di complici nella falsificazione, comprenderei io pure questa enorme differenza tra un caso e l'altro; ma mi sembra arbitrario, che chi scientemente fa uso di carte falsificate,

quand'anche se ne sia accorto dopo averne fatto l'acquisto, venga punito con pena sì grave.

Per queste considerazioni, o si dovrebbe accrescere la pena per quelli che fanno uso di carte senza bollo, o diminuirla a quelli che fanno uso od acquisto di carte con bollo falso, essendo nei due casi quasi eguale la colpa.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Rispondo prima di tutto all'on. Senatore Pepoli; osservando che nella mia esposizione finanziaria non feci calcolo positivo sopra una maggiore entrata per questo progetto di legge, che ho compreso nella categoria di quelli i quali si propongono di evitare e reprimere efficacemente le frodi; non ho calcolata con precisione una cifra che possa venire ad accrescere le entrate dello Stato coll'applicazione di questa legge.

Quindi non è che mi riprometta un'entrata maggiore in una somma determinata; credo però che un'entrata maggiore certamente l'otterremo.

Venendo poi alle osservazioni fatte dall'onorevole Senatore Errante, mi preme di rispondere con alquanto più diffusione, anche perchè, rispondendo a lui, risponderò pure ad alcuni altri appunti dell'onorevole Senatore Pepoli.

In questa materia, o Signori, bisogna distinguere due casi, che sono perfettamente diversi fra loro.

Bisogna distinguere le contravvenzioni alla legge dal reato di falsità e falsificazione del bollo, che sono cose affatto diverse.

Qui noi non siamo sotto il regime del monopolio come in Francia. Se avessimo il monopolio della fabbricazione delle carte da giuoco come abbiamo quello del tabacco, capirei, in questo caso, che si arrivasse fino alla pena del carcere per le contravvenzioni; ma la fabbricazione delle carte da giuoco è un'industria libera, non è monopolizzata; nè sarei fautore di tale monopolio, perchè credo che i monopoli sono sempre una cosa dannosa all'economia nazionale, ingiusti ed eccezionali per sé medesimi e che una sola ragione può giustificarli, cioè che grandi entrate ne derivino nelle casse dello Stato. Non può giustificarsi, nè economicamente, nè finanziariamente il monopolio per le carte da giuoco, da cui, checchè si

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 MAGGIO 1879

faccia o dica, non si potrebbe ottenere che una entrata di un milione o poco più.

Esclusa dunque l'idea del monopolio, ed essendo libera la fabbricazione delle carte da giuoco, è evidente che chi le fabbrica senza bollarle non commette un reato, ma solamente una contravvenzione alla legge fiscale, allo stesso modo di colui che fa un contratto e non lo fa registrare, che fa un contratto in carta libera mentre dovrebbe farlo in carta bollata; e l'onorevole Senatore Errante mi concederà che non si potrà arrivare fino al punto di comminare la pena del carcere a chi contravvenga alla legge del bollo.

Ora è precisamente una legge di bollo che si applica alle carte da giuoco; quindi non può formare argomento che di semplice contravvenzione.

Quanto poi all'osservazione dell'on. Senatore Pepoli, che le pene pecuniarie stabilite dalla legge del 1874 siano insufficienti, io mi permetto di osservare al Senato che sono le più dure, le più alte che si possano mai immaginare di fronte alla legge del bollo. Confronti l'on. Senatore Pepoli le pene pecuniarie sancite dall'art. 8 della legge del 1874 colle pene pecuniarie più alte che sono scritte nella legge del bollo, e troverà che queste sono inferiori. Dunque la legislazione del 1874 è stata molto severa, nè credo che si possa andare più oltre. Che cosa mancava? Mancava la sanzione penale per il reato della contraffazione e della falsificazione del bollo; imperocchè il Codice penale era applicabile, ed è stato applicato in alcuni casi; ma ci era una pure legislazione speciale per la falsificazione del bollo delle carte bollate, ed i Tribunali hanno sempre dubitato se si dovessero applicare le pene portate dalla legge speciale.

Ora, era opportuno chiarire questo punto controverso e stabilire in modo preciso quale è la pena in cui incorrono i falsificatori del bollo delle carte da giuoco. Del resto non è il solo scopo della legge come ho detto poc' anzi. Ve n'è anche un altro, cioè quello di impedire la falsificazione del bollo, prescrivendo che tutte le carte debbano essere bollate dall'officina carte-valori, perchè allora avranno una impronta uniforme più difficilmente falsificabile; e non sarà quindi lecito di bollare le carte in qualunque modo, di bollarle in guisa che si possano contraffare con grande agevolezza.

Questo è lo scopo principale della legge, ed è la parte da cui attendo un risultato pratico di maggiore importanza.

Senatore ERRANTE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ERRANTE. Io non ho chiesto che s'infissa la pena del carcere a chi fa uso di carte non bollate: il Ministro delle Finanze crede sufficiente la pena che c'è, e non dico che non sia così.

Non mi oppongo perchè si puniscano colla pena del carcere i falsificatori delle carte da bollo. Trovo eccessiva, fatto il confronto con quelli che usano delle carte non bollate, la pena che si dà a coloro che scientemente avranno fatto uso od acquisto di carte munite di bollo falsificato.

Chi compra le carte munite di bollo falsificato, e chi compra le carte senza bollo, non ha che un identico scopo, ed è quello, di risparmiare quei pochi soldi, i quali si devono pagare per tassa al Governo. Questi non sono complici della falsificazione, non hanno nulla di comune con i falsificatori.

Ora voi date agli uni ed agli altri la stessa pena, perchè dite così: 1° Sarà punito col carcere estensibile fino ad un anno, chi scientemente avrà ritenuto, in casa o altrove, punzoni, bolli o rami contraffatti, o istrumenti destinati a falsificarli. Qui c'è una specie di complicità, e per conseguenza consento che la pena possa stare. 2° Chi scientemente avrà fatto uso od acquisto di carte munite di bollo falsificato. Qui parmi che la pena sia enorme, perchè costoro non sono complici del reato, ma hanno fatto uso di carte le quali hanno un bollo non vero.

Ora coloro che fanno uso di carte con bollo non vero, non si trovano in peggiore condizione di quelli che fanno uso di carte senza bollo.

Si aggiunga a ciò, che la condizione che si fa a coloro che giuocano è molto grave, perchè coloro i quali hanno le carte senza bollo sanno che c'è la contravvenzione alla legge. Ma coloro che giuocano con carte con bollo falsificato possono essere sottoposti ad un processo per vedere se c'è, o no, la scienza, se conoscevano o no che le carte erano falsificate. E quando le carte sono falsificate riesce difficile conoscere la falsificazione, mentre non si

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 MAGGIO 1879

può ignorare da alcuno che le carte sono senza bollo.

Io diceva, che non trovo armonia nè proporzione fra le due pene.

Ripeto dunque che la pena di un anno di carcere per quelli che scientemente fanno uso di carte munite di bollo falso mi parrebbe eccessiva.

Senatore FINALI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore FINALI, *Relatore*. Le osservazioni dell'on. Senatore Errante, e il parallelo ch'egli ha fatto tra le sanzioni penali contro l'uso delle carte non bollate e contro quello delle carte con bollo falso, mi pare che cadrebbero più opportunamente sull'art. 7. Non sono, a parer mio, considerazioni che attacchino il concetto generale del progetto di legge che ci sta davanti.

Tuttavia essendosene già parlato nella discussione generale, la Commissione deve dire in brevissime parole perchè essa abbia aderito alla disposizione dell'art. 7<sup>o</sup>, che è parso troppo gravoso, se non in modo assoluto, in modo relativo all'onorevole Errante.

La ragione precipua è questa, che secondo i principi stabiliti nel Codice penale, si rende complice della falsificazione chiunque faccia acquisto di oggetti falsificati. Questa complicità non può verificarsi in chi faccia acquisto od uso di carte non bollate; e quindi la diversa gravità della sanzione penale nell'uno e nell'altro caso. Finirò col fare in nome della Commissione una istanza all'onorevole Ministro, di raccomandare cioè all'Amministrazione che da lui dipende, di vedere se dal momento che si altera il sistema delle sanzioni penali per la osservanza della legge sul bollo delle carte da giuoco, fosse per avvenire che mentre scemino le contravvenzioni alla legge per mezzo di carte falsificate, si moltiplichino le contravvenzioni consistenti nell'uso di mazzi di carte non bollate. Che meraviglia se il timor della pena nuova e più aspra che stabiliremo per una trasgressione od un reato, spinga i contravventori ad una trasgressione congenere per la quale rimane inalterata la lievità della pena preesistente?

L'Ufficio Centrale confida pertanto che l'onorev. signor Ministro, vorrà accettare questa raccomandazione.

Senatore PEPOLI G. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Senatore Pepoli.

Senatore PEPOLI G. Io pregherei l'onor. signor Ministro di volere informarsi quante contravvenzioni sieno state fatte a coloro che giuocano con carte senza bollo e quali sieno state le multe che hanno pagato. Credo appormi al vero affermando che il numero è minimo. Ciò a mio avviso prova che i mezzi accordati dalla legge per constatare queste infrazioni sono insufficienti all'uopo.

Questa, onor. signor Ministro, è una materia meritevole di esser presa ad esame dal suo ingegno chiaro e sottile perchè da quanto io so, non è per indulgenza che le contravvenzioni oggi non si fanno, ma per impotenza.

Io non voglio prolungare questa discussione; credo che nel fine siamo tutti d'accordo, cioè di aumentare in un modo più o meno largo l'entrata dello Stato.

Ora, io credo che se vogliamo raggiungere questo scopo, si debba prendere ad esame la questione per vedere di trovare un modo migliore perchè l'agente fiscale possa contestare queste infrazioni, le quali sono innumerevoli e crescono tutti i giorni; perchè oggimai non si comperano che carte senza bollo.

E come altrimenti a fronte dell'impunità fin qui tollerata? E forse se il signor Ministro vorrà prendere in esame il numero dei mazzi di carte sottoposte al bollo, vedrà come esso non corrisponde alla smania di giuocare che v'ha in Italia, perchè se in molti generi di prima necessità siamo scarsi consumatori, non può dirsi lo stesso relativamente alle carte da giuoco, imperocchè in Italia certamente si giuoca forse anche di più che non si giuochi negli altri paesi.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Dichiaro che accetto le raccomandazioni fattemi tanto dall'onorevole Relatore quanto dall'onorevole Pepoli, e non mancherò di far fare delle ricerche in proposito.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola io chiudo la discussione generale.

La discussione generale è chiusa. Si procede alla discussione degli articoli.

## Art. 1.

È posto fuori d'uso l'attuale bollo delle carte da giuoco e ne verrà sostituito altro, di cui la forma e i distintivi saranno determinati con Decreto Reale.

Le carte da giuoco con bollo fuori d'uso dovranno essere nuovamente bollate, senza spesa del possessore, entro il termine di mesi sei dalla pubblicazione di questa legge.

Decorso detto termine, le carte da giuoco poste in vendita o che si trovino presso pubblici esercenti col solo bollo fuori d'uso saranno considerate come non bollate. Dopo altri sei mesi saranno parimenti considerate prive di bollo le carte da giuoco munite solamente del bollo fuori d'uso da chiunque possedute.

Chi approva questo articolo, si alzi.  
(Approvato).

## Art. 2.

Nella contravvenzione preveduta nel n. 1 dell'art. 7 della legge del 13 settembre 1874, N. 2080, serie 2., è compresa, ed allo stesso modo punita, anche la introduzione della carta da giuoco bollata di un mazzo già usato, in altro mazzo di carte nuove, ovvero l'applicazione del bollo di una carta usata sopra una carta nuova.

(Approvato).

## Art. 3.

Nella dichiarazione prescritta dall'art. 6 della detta legge del 13 settembre 1874, N. 2080, serie 2, si dovrà indicare il cognome e nome del fabbricante o venditore, la località del rispettivo esercizio principale e tutti gli altri luoghi nei quali si lavora per conto della fabbrica a mezzo di agenti subalterni o di commissionari.

Ogni cambiamento che fosse per verificarsi nella località della fabbrica principale o dei laboratori dipendenti dovrà essere notificato entro otto giorni all'Intendenza di Finanza con dichiarazione in carta libera.

I contravventori alle prescrizioni di questo articolo soggiaceranno alla pena stabilita dall'art. 9 della legge sopraccitata.

(Approvato).

## Art. 4.

Le sole carte designate a ricevere l'impressione del bollo possono essere separate le une dalle altre e presentate sciolte alla bollazione. Tutte le altre carte che compongono il giuoco non potranno distaccarsi fra loro, nè riunirsi in mazzi od in pacchi, senza che vi sia inclusa la carta munita del bollo.

Per le contravvenzioni al presente articolo sono applicabili le pene stabilite dall'articolo 9 della legge 13 settembre 1874, N. 2080, serie 2<sup>a</sup>.

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

Senatore FINALI, *Relatore*. L'Ufficio Centrale alla prima parte di quest'articolo 4 mantiene sotto forma di emendamento la propria proposta, e avrebbe desiderio che l'on. Ministro non trovasse gravi motivi da opporsi.

Difatti l'Ufficio Centrale accetta interamente il concetto del Ministro, ma solamente lo vuole rendere più congruo alle disposizioni dell'articolo, il quale comprende due separate operazioni.

Ma ora che penso? Prima di continuare a discutere bisogna che preghi l'on. Presidente di far leggere l'articolo proposto dall'Ufficio Centrale, perchè il Senato altrimenti non potrebbe afferrare i miei ragionamenti.

PRESIDENTE. Si dà lettura dell'articolo proposto dall'Ufficio Centrale.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI legge:

## Art. 4.

Le sole carte destinate a ricevere l'impressione del bollo saranno presentate sciolte alla bollazione. Tutte le altre carte che compongono il giuoco non potranno essere distaccate fra loro, prima che il fabbricante abbia un numero di carte bollate eguale a quello dei giuochi che possono formarsene; e non potranno le carte stesse essere riunite in mazzi, senza che in ciascun mazzo sia inclusa la carta munita del bollo.

(Il secondo comma è identico a quello del progetto ministeriale).

PRESIDENTE. L'onor. Senatore Finali ha la parola per continuare il suo discorso.

Senatore FINALI, *Relatore*. L'Ufficio Centrale avrebbe desiderato che fosse tolto questo divieto di distaccare le carte fra di loro, prima

che il fabbricante abbia le carte che devono contenere il bollo. Una disposizione che vietava di staccare le carte era già in un regolamento fatto in seguito alla legge del 1862; ma non fu riportata nel regolamento fatto dopo la legge del 1874 per ragioni più o meno gravi, principalmente perchè il divieto non fu efficace nel regolamento del 1862, e non avrebbe potuto essere efficace in quello del 1874, perchè non sorretta da alcuna disposizione penale che avesse fondamento nella legge.

Come si procede alla fabbricazione della carte da giuoco? (Bisogna che entri in qualche spiegazione tecnica, perchè si comprendano le ragioni che hanno indotto l'Ufficio Centrale a proporre la variante). O si stampano - se si tratti, p. e., del mazzo di 40 carte - in un foglio 40 carte che compongono l'intero giuoco, oppure si fanno 40 fogli, ognuno dei quali contiene tutte carte di una data figura e d'un dato seme.

Non possono mandarsi i quaranta fogli, nel primo caso, e neppure si può mandare nel secondo il foglio, tutto unito, al bollo; ma si stacca una carta da ciascuno dei quaranta fogli e la si manda a bollare, o vi si mandano staccate le quaranta carte eguali che erano stampate in un sol foglio.

Ora cosa dice il nostro progetto? Da quel foglio che contiene, supponete, la carta pel bollo e le altre 39 io vi permetto di staccare la sola carta destinata a ricevere il bollo, ma non vi permetto di staccare le altre, fino a tanto che non sia tornata indietro la prima carta già bollata.

Il divieto vi sarà pure quando trattasi della fabbricazione di carte in fogli, ciascuno dei quali contenga la stessa carta o figura (tutti più o meno hanno giuocato alle carte e capiranno quindi questo linguaggio). Ora nei due casi che cosa divieta la legge?

Supponiamo, per esempio, che l'asso di danari sia la carta designata a ricevere il bollo, e supponiamo d'avere dinanzi il foglio che contiene soltanto assi di danari che debbono mandarsi tutti al bollo; ora la legge dice: io vi obbligo di lasciare intatti gli altri fogli fino a tanto che dalla officina dello Stato non vi siano tornati indietro quegli assi di danari che dovevano ricevere il bollo. Nel caso del foglio che contiene le quaranta carte nella loro diversità,

non si potranno staccare le altre trentanove finchè non sia tornato l'asso di danari.

Intanto tutto il lavoro di copertura e di rifinito delle carte rimane sospeso.

È questa una condizione piuttosto gravosa; e se lo sarebbe stata meno allorquando il bollo sulle carte da giuoco poteva essere posto in qualunque luogo dove esisteva una fabbrica (ed era ben difficile che una fabbrica di carte da giuoco si trovasse in una località dove non fosse anche un ufficio di Registro e Bollo) da qualunque ricevitore del Registro e del Bollo. Ma d'ora innanzi la cosa viene a mutare grandemente, poichè vi sarà per tutto il Regno un solo ufficio che potrà imprimere il bollo; di guisa che queste tali carte dovranno mandarsi da Palermo, da Agnone che ha una fabbricazione assai pregiata ed un grande smercio, da qualunque altra località ove siavi una fabbrica di carte da giuoco, fino a Torino.

Quindi è che l'Ufficio Centrale avrebbe proprio desiderato di togliere questo vincolo, il quale in certi momenti può imbarazzare l'esercizio di un'industria.

Però l'Amministrazione mostrò tanto ferma persuasione che non si potranno impedire facili frodi, se non si pone questo divieto di staccare le carte non soggette al bollo fino a che non sia tornata la carta munita di bollo, che l'Ufficio Centrale vi si è rassegnato. Solamente, siccome l'articolo diceva che *non potranno distaccarsi le carte fra loro nè riunirsi in mazzi o in pacchi senza che vi sia inclusa la carta munita del bollo*, l'Ufficio Centrale, pure accettando intieramente il concetto del Ministero, desidera soltanto che la disposizione della legge sia congrua, sia espressa con proprietà, e sia applicabile.

Sono due operazioni grandemente diverse quella di staccare fra di loro le carte, e quella di riunirle in mazzi.

Ora, quando il fabbricante distacca le carte d'infra loro non ci deve mica, nè ci può includere la carta bollata.

Terrà da parte carte bollate tornate dall'officina di Torino, e si riserberà d'includerle nei mazzi che andrà formando.

Il dire che si deve includere la carta bollata nell'atto che si staccano le singole carte dal foglio, è una frase che non ha senso.

Quindi è che l'Ufficio Centrale pure accet-

tando integralmente il concetto del Ministero si è occupato di rendere la disposizione della legge congrua, conveniente a due operazioni che si devono fare necessariamente in tempi diversi, ed ha detto: prima di staccare le carte fra loro, io esigo che voi abbiate un numero di carte bollate corrispondenti al numero di mazzi che colle carte così staccate si possono formare.

Nell'atto poi di formare ciascun mazzo, dentro, anzi sopra ciascun mazzo dovete mettere la carta bollata.

Ora, siccome questa forma suggerita dall'Ufficio Centrale non contraddice punto al concetto del Ministero, e ha l'effetto (spero che l'onorevole signor Ministro vorrà riconoscerlo) di migliorare la forma della legge, l'Ufficio Centrale confidava ch'egli non avrebbe fatto lunga opposizione.

Se non ci fosse altra riforma da introdurre in questo progetto, forse si potrebbe dire: conviene per questo far percorrere a questa legge un nuovo stadio parlamentare? e forse l'Ufficio Centrale si arrenderebbe a questa considerazione. Ma è da notare che il progetto, secondo il suo avviso, è pure necessario emendarlo nell'art. 5, per armonizzare e temperare una pena; è necessario emendarlo nell'articolo 7 per correggere un errore od almeno un'ambiguità che potrebbe portare ad anti-giuridiche conseguenze; l'Ufficio Centrale prega quindi l'onorevole signor Ministro di volere accettare quest'emendamento all'art. 4, il quale, mi sia consentito ripeterlo, non contraddice punto al suo concetto, ma soltanto mette le disposizioni della legge nell'ordine dei fatti.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onor. sig. Ministro delle Finanze.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io sarei ben lieto di concordare coll'Ufficio Centrale nell'emendamento che ha proposto, tantopiù che, come ha ben dimostrato l'onorevole Relatore Finali, non vi è una sostanziale divergenza di concetto fra il progetto ministeriale approvato dalla Camera dei Deputati e la redazione proposta dall'Ufficio Centrale. Ma non posso non dichiarare che mi pare proprio che la frode che noi vogliamo scacciare dalla porta potrebbe rientrare per la finestra. È questo il dubbio che preoccupa l'a-

nimo mio, e che mi obbliga a far presenti al Senato alcune brevi osservazioni.

L'art. 4 si compone di due parti. Nella prima non c'è differenza, salvo che di parole, tra il progetto votato dalla Camera dei Deputati e quello dell'Ufficio Centrale: il progetto votato dalla Camera dei Deputati suona così: « Le sole carte designate a ricevere l'impressione del bollo possono essere separate le une dalle altre e presentate sciolte alla bollazione ». L'Ufficio Centrale a queste parole contrappone queste altre: « Le sole carte destinate a ricevere l'impressione del bollo saranno presentate sciolte alla bollazione ».

Io non saprei scorgere differenza di concetto; dunque vi è soltanto differenza di parole; e consentirò l'Ufficio Centrale che non sia il caso di rinviare la legge alla Camera dei Deputati per esprimere lo stesso concetto con parole diverse.

Ma veniamo alla seconda parte. Tutta la questione sta in questo: vi sono due operazioni nel processo industriale della fabbricazione delle carte da giuoco; l'una consiste nello staccare le carte dal gran foglio che le contiene tutte; l'altra nel riunire insieme queste carte in mazzi, impacchettarle e metterle in vendita. Ma queste due operazioni sono distinte come atti successivi, ma fanno parte di una medesima operazione; la separazione e il distacco delle carte non è che un'operazione preparatoria della formazione del mazzo. Per verità non si può dire che il distacco sia un'industria che stia da sè, che sia un momento industriale separato; quello di staccare la carta dal foglio è un momento industriale che si confonde coll'altro della formazione del mazzo, di modo che mi pare che sia un po' sottile, per lo meno, il dire che si vincola e si viola la libertà dell'industria quando si vieta di distaccare le carte prima che si possa formare il mazzo unendovi quella bollata.

A me dunque non par proprio che siavi un interesse industriale vero ad ammettere questa distinzione; dico poi che l'ammetterla sarebbe pericoloso per il fisco, imperocchè si aprirebbe con essa la porta alla frode, che è ciò che noi appunto vogliamo impedire.

E qui mi permetta il Senato di parlare col linguaggio degli esempi, i quali finiscono per essere sempre i più eloquenti.

Nel regolamento del 1862, citato dall'ono-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 MAGGIO 1879

revole Senatore Finali, non si faceva la distinzione del distacco delle carte e della formazione dei mazzi. Codesta distinzione fu fatta nel regolamento del 1874, per mera inavvertenza, per quanto a me consta, e non per una ragione plausibile che avesse potuto suggerirla. Or bene, dal 1874 fino ad oggi, dacchè entrò in vigore quest'ultimo regolamento, il provento delle carte da giuoco venne sempre sensibilmente a decrescere.

Quando era in vigore il Regolamento del 1862, il provento oscillava da 266 mila lire a 236 mila. Nel 1874 questo provento era già disceso a 254 mila lire; nel 1875 discese ancora a 242 mila; nel 1876 a 227 mila, e nel 1877 a 216 mila lire.

L'Amministrazione dovette naturalmente investigare le cause di questa crescente diminuzione nel provento delle carte da giuoco. Ebbene, o Signori, io debbo dichiarare che le relazioni degli ispettori demaniali e degli uomini tecnici invitati a riferire sopra codeste cause, furono tutte concordi nell'attribuirle in gran parte alla cattiva influenza del regolamento del 1874, imperocchè quando si dà al fabbricante la facoltà di fare l'operazione del distacco, indipendentemente dalla formazione del mazzo, per poi unirvi la carta bollata, avviene facilissimamente che si vendono le carte sciolte. Avviene che in commercio si vendono non mazzi intieri senza bollo, ma carte sciolte, ed è per questo che si avvera ciò che diceva il Senatore Pepoli, che, cioè, in commercio sono più le carte non bollate che le bollate.

Ed è difficile, o Signori, impedire che questa frode avvenga.

Non basta il dire che per l'operazione del distacco accorra avere la carta munita di bollo, imperocchè il fabbricante, che si vede sorpreso dall'agente fiscale, per giustificare la sua operazione del distacco delle carte potrà dire: ecovi la ricevuta dell'officina carte-valori, ove sono le carte bollate per i mazzi che sto per fare; può anche avere delle carte bollate in riserva e dire: queste servono per questi mazzi.

Non vi sarebbe che l'esercizio fiscale permanente e diretto per impedire le frodi; ma è possibile questo sistema, sarebbe conveniente un vincolo simile alle industrie, e con quale vantaggio per le finanze?

Ecco perchè io pregherei il Senato a volere

votare l'articolo come fu votato dall'altro ramo del Parlamento. Secondo me, non si tratta di differenza sostanziale, ma di una distinzione sottile, e son persuaso che all'atto pratico non si eviterebbe la frode che noi vogliamo evitare.

Senatore FINALI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore FINALI. Mi permetta il Senato di ripetere che l'Ufficio Centrale non insisterebbe tanto su questo art. 4, se non ci fossero altri articoli che a sua volta vogliono altri emendamenti, per i quali, ad ogni modo, è necessario che questa legge torni alla Camera dei Deputati. Ma in quanto agli argomenti trattati dall'onor. signor Ministro, mi permetta di porre in chiaro la questione, perchè veramente sembra a noi di assoluta evidenza che l'emendamento nostro è opportuno, e che gli inconvenienti accennati dall'onorevole signor Ministro non sussistono:

Nella prima parte del suo discorso l'onorevole signor Ministro ha detto: « Voi volete mantenere lo stato di cose che fu stabilito dal regolamento del 1874, il quale si è riconosciuto dannoso alle finanze ». Ma permetta onorevole Ministro, non è così: l'Ufficio Centrale accetta di venire al sistema del regolamento del 1862; accetta anzi di avvalorarlo con una sanzione penale stabilita dalla legge, mentre il Decreto del 1872, avendo una sanzione non raccomandata ad una legge, riusciva del tutto inefficace.

L'argomentare contro la proposta dell'Ufficio Centrale, perchè lasci disarmata l'Amministrazione e tolga alla finanza la facoltà di fare le verifiche e di dare forza alla legge, non regge. In quanto poi all'altra parte del suo discorso, nella quale ha fatto un caso pratico, mi permetta l'onorevole Ministro di rispondere, che appunto in quel caso il fabbricante non deve essere soggetto ad alcuna pena di contravvenzione; egli ha tutto il diritto di separare fra di loro le carte. Ma che cosa di più volete pretendere da un fabbricante? Egli ha stampate tante carte da formarne, supponete, mille mazzi. Ma quando egli da una parte presenta, non già la ricevuta di mille carte mandate a bollare a Torino, ma vi presenti mille carte bollate (giacchè il progetto nostro dice: che *abbia*, il che vuol dire *possegga*), come impedirgli di staccare le altre carte? quale contravvenzione commette o può commettere?

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 MAGGIO 1879

Che altra cosa possiamo ragionevolmente domandare a questo fabbricante, se non che egli abbia un numero di carte corrispondente al numero dei giuochi che colle carte stesse si possono formare?

L'onor. signor Ministro con quel suo esempio mi proverebbe appunto che la forma proposta dall'Ufficio Centrale riesce congrua ed opportuna.

Allora, si dice, non si potrà fare la verifica. Ma come non si potrà fare la verifica nelle fabbriche? O ci saranno delle carte sciolte, o ci saranno delle carte messe in mazzi.

Se ci sono delle carte sciolte, l'ispettore deve ragguagliare il numero loro col numero delle carte, le quali hanno impresso il bollo, e vedere se quel fabbricante è in regola. In quanto alle carte in mazzi, l'Ufficio Centrale consente col Ministero che non si possano formare mazzi se in ciascun mazzo non è inclusa la carta che deve avere il bollo: se la carta bollata manca in un mazzo, vi sarà contravvenzione. La inclusione della carta non può riferirsi ad altro, che alla formazione dei mazzi. L'idea d'includere una carta quando si tratta di semplice separazione delle carte che formano il giuoco, mi pare che non abbia significato.

Del resto il Senato ha sentito questo discorso, che è anche un po' troppo lungo e troppo tecnico: egli giudicherà. Mi è forza invocare più del solito la sua indulgenza, perchè questa è una di quelle leggi che non si possono trattare stando nelle altezze dei principi; bisogna camminare terra terra, come se noi fossimo fabbricanti, o bollatori di carte da giuoco.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MINISTRO DELLE FINANZE. Non prolungherò la discussione; dico solamente che non vorrei che influisse nel giudizio del Senato un argomento posto avanti dall'onor. Relatore; vale a dire che, essendoci altri emendamenti che il Senato dovrà approvare, o che non è possibile non approvare, può passare anche questo.

Ma io prego il Senato di decidere caso per caso: di guardare adesso all'emendamento dell'articolo 4, e non prevenire il giudizio che potrà dare sugli altri emendamenti, che discuteremo in seguito.

Rimosso il pregiudizio posto avanti dall'onorevole Relatore, non ripeterò le cose che già ho avuto l'onore di dire. Ma, mi si permetta

di fare un'osservazione, che è molto pratica e concludente, ed è che io temo che la frase elastica proposta dall'Ufficio Centrale che il fabbricante debba avere un numero di carte bollate eguale a quello dei giuochi che possono formarsene, possa dar luogo a frodi e ad una interpretazione troppo estensiva.

Che significa *che abbia* un numero di carte bollate eguale a quello dei giuochi che possono formarsene?

Ma, le deve avere, possedere materialmente, le deve rendere ostensibili all'agente fiscale, o basta solo il diritto di averne, giustificando che le ha mandate all'ufficio del bollo?

Sappiamo quale valore ha in giudizio la parola *avere*. - *Avere* significa avere il diritto. - Dunque è una cosa molto diversa dal possesso materiale.

Ora, se l'Ufficio Centrale acconsentisse, come io credo che dovrebbe acconsentire, di sostituire alle parole *che abbia tante carte da giuoco*, queste altre: «*dimostri e presenti all'agente fiscale tante carte corrispondenti al numero dei giuochi*», sarebbe sciolto ogni dubbio.

Ma in questo caso, Signori, non vi è che differenza di parole, poichè l'articolo ministeriale votato dalla Camera dei Deputati dice precisamente lo stesso.

Allora si tratterebbe di cambiare la legge non per mutare un concetto, ma per mutare le parole. Ed è anche evidente che le carte si possono distaccare le une dalle altre, anche prima di formare i mazzi, quando vi sia la carta col bollo.

Sarebbe per me una interpretazione illogica il dire: Quando il fabbricante ha le carte bollate può formare i mazzi, e non può distaccare le carte. Ma sarebbe assurdo che la semplice asserzione del possesso delle carte bollate mettesse il fabbricante nella possibilità legale di formare i mazzi e porli in vendita senza includervi la carta opportunamente bollata.

Dunque se l'Ufficio Centrale acconsente in questo emendamento sostanziale per me, cioè di sostituire alle parole *che abbia*, queste altre *che posseda effettivamente, e mostri all'agente fiscale le carte bollate*, allora l'articolo dell'Ufficio Centrale dice precisamente lo stesso di quello che dice l'articolo del progetto ministeriale.

Senatore ERRANTE. Domando la parola.



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 MAGGIO 1879

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ERRANTE. Mi pare che tra l'Ufficio Centrale e il Ministero l'accordo ci sia e non ci sia. Ad ottenere l'accordo sarebbe certo desiderabile che questo articolo fosse mandato all'Ufficio Centrale un'altra volta affinchè la notte porti consiglio. Aggiungo che gli articoli 5 e 7 hanno bisogno di una discussione sufficiente perchè ci sono difficoltà sulle penalità applicate dagli articoli stessi, e l'ora essendo tarda, mi pare che si potrebbe rimandare la discussione a domani.

PRESIDENTE. Il Senatore Errante propone che l'art. 4 sia rinviato agli studî dell'Ufficio Centrale.

Interrogo il Senato se intenda di approvare questo rinvio?

Chi approva l'invio dell'art. 4 all'Ufficio Centrale voglia alzarsi.

(Approvato).

Domani il Senato a un'ora pomeridiana, per istanza della Commissione di verifica dei titoli dei nuovi Senatori, si raccoglie in Comitato segreto, giusta la Circolare già diramata ai signori Senatori.

Sabato, seduta pubblica alle ore 2. L'ordine del giorno è: il sèguito della discussione del progetto di legge per modificazioni alla legge 13 settembre 1874, n. 2080, relativa alla fabbricazione e alla vendita delle carte da giuoco; e poi degli altri progetti di legge segnati nell'ordine del giorno di oggi.

La seduta è sciolta (ore 6).