

XXXIV.

TORNATA DEL 23 NOVEMBRE 1895

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — *Congedi* — *Seguito della discussione del progetto di legge: Procedimento speciale in materia di contravvenzioni* — *Approvazione degli articoli dal 4 inclusivo al 7 ultimo del progetto, previa discussione alla quale prendono parte i senatori Riberi, Barsanti relatore, il ministro guardasigilli ed i senatori Griffini, Costa, Parenzo, Guarneri e Puccioni Piero* — *Presentazione di un disegno di legge relativo al termine dell'esercizio delle azioni di rivendicazione di svicolo dei beni costituenti la dotazione di benefizi e cappellanie di patronato laicale soppressi colle leggi anteriori a quella del 15 agosto 1867, n. 3848* — *Discussione del progetto di legge: Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche* — *Approvazione dei primi dodici articoli del progetto* — *Parlano sugli articoli 13 e 14 i senatori Parenzo, Gadda, Finali relatore, il ministro dei lavori pubblici, Di Prampero e Majorana-Calatabiano* — *Approvazione dei detti due articoli e successivamente di tutti gli altri del progetto, meno l'articolo 50, che viene soppresso, dopo osservazioni dei senatori Gadda, Riberi, Saredo e Finali relatore, sugli articoli 18, 42, 48 e 50* — *Relazione del senatore Finali sopra alcune petizioni riguardanti il progetto di legge stesso ed approvazione delle relative proposte.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 30.

Sono presenti il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed i ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici.

Il senatore, *segretario*, DI SAN GIUSEPPE dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che viene approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Chiedono un congedo i signori senatori Cavalletto per 15 giorni e Gattini per un mese. Se non vi sono obiezioni questi congedi si intenderanno accordati.

Seguito della discussione del progetto di legge « Procedimento speciale in materia di contravvenzioni » (N. 9).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge:

Procedimento speciale in materia di contravvenzioni.

Come il Senato rammenta, furono ieri approvati i primi tre articoli di questo progetto di legge; il quarto articolo con diversi emendamenti che furono proposti nella discussione, fu rinviato all'Ufficio centrale il quale oggi propone una nuova forma dell'articolo quarto, e più diverse altre formole per gli articoli 5, 6 e 7. Queste nuove formole sono state stampate e distribuite ai signori senatori.

Leggo quindi la nuova proposta per l'art. 4.

Art. 4.

Il contravventore, che domanda il giudizio pubblico può fare la dichiarazione sia personalmente sia per mezzo di un suo rappresentante munito di mandato che può essere scritto a piè della copia del decreto rilasciata al contravventore.

Il dibattimento sarà ordinato dal pretore nel caso in cui egli abbia fondati motivi per ritenere che la copia notificata del decreto non sia pervenuta all'interessato.

Chiedo al signor ministro se accetta questa nuova formola dell'art. 4.

CALENDA V., *ministro di grazia e giustizia*. Accetto.

Senatore RIBERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore RIBERI. Il nuovo procedimento introdotto col progetto di legge che si discute nella materia di contravvenzioni si può omai considerare accettato dal Senato, che ha approvato i precedenti articoli.

Io mi limito ora a proporre un emendamento al comma dell'art. 4, emendamento che mi sembra conforme al concetto del nuovo Istituto. Il comma proposto dall'Ufficio centrale è concepito in questi termini: il dibattimento sarà ordinato dal pretore nel caso in cui egli abbia fondato motivo per ritenere che la copia del decreto non sia pervenuta all'interessato.

Ora a me pare, che quando si verifichi questo caso non si debba ordinare un nuovo dibattimento, ma si debba semplicemente ordinare una nuova notificazione del decreto.

Ed infatti perchè si vorrebbe privare il contravventore del beneficio di evitare il dibattimento per ciò solo che la notificazione non sia stata regolare, o perchè il pretore abbia motivi per ritenere che la copia del decreto non sia pervenuta all'interessato?

Mi sembra che si dovrebbe piuttosto fare quello che si fa nei giudizi contumaciali, vale a dire ordinare una nuova notificazione.

Quindi secondo me, dovrebbe il comma essere così concepito: « Sarà ordinata dal pretore una nuova notificazione del decreto nel caso in cui egli abbia ecc. ecc. ».

PRESIDENTE. Che cosa dice l'Ufficio centrale?

Senatore BARSANTI, *relatore*. L'Ufficio centrale, mentre riconosce che un certo fondamento non manca all'osservazione fatta dall'onorevole preopinante, pur tuttavia è d'avviso che questo emendamento non possa accettarsi.

Si tratta di un procedimento eccezionale. Una volta che questo procedimento eccezionale è stato praticato, il tornare a praticarlo di nuovo

apporterebbe una complicità nell'amministrazione della giustizia che bisogna evitare.

L'emendamento non ha, io lo riscontro, tale importanza da sovvertire i principî ai quali questo progetto di legge è informato; ma noi crediamo che si serva meglio alla semplicità dell'amministrazione della giustizia conservando l'articolo come è oggi proposto dall'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro di grazia e giustizia.

CALENDA V., *ministro di grazia e giustizia*. Io prego il senatore Riberi di non voler insistere nel suo emendamento; imperocchè il beneficio, di cui non vorrebbe egli privato il contravventore, questi lo conserva senza bisogno di rinnovare la notificazione del decreto.

Il contravventore può avere interesse alla notificazione quando non voglia accettare il provvedimento del pretore, quando cioè voglia contrastare il fatto che gli è imputato. La mancanza della seconda notificazione del decreto voluta dal senatore Riberi, non pregiudica al contravventore, il quale prima che avvenga il giudizio potrà sempre accettare il decreto del pretore; e la facoltà data a quest'ultimo col comma dell'art. 4 di disporre il giudizio, quando abbia fondati motivi da ritenere che il decreto sia ignorato dal contravventore, e s'intende pure trascorsi i quindici giorni dalla notificazione fattagli, tutela ampiamente il diritto del contravventore, che non voglia sottostare alla condanna data col decreto.

Senatore RIBERI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore RIBERI. Io credo di essere stato frainteso, forse perchè non mi sarò spiegato bene. Io feci questo semplicissimo ragionamento: Col nuovo istituto si dispone che il pretore quando si convinca che per un fatto costituente contravvenzione di sua competenza sia da applicare l'ammenda non superiore a L. 100, può infliggere questa pena con decreto motivato. Nella relazione dell'Ufficio centrale è detto che questa disposizione torna a grande vantaggio del contravventore non fosse altro perchè gli risparmierebbe la tassa di cui si parla nell'ultimo articolo del progetto e le spese del procedimento. Io quindi domando perchè si vorrebbe privare il contravventore di questo beneficio introdotto a suo favore solo perchè

un usciere od un messo comunale ignorante abbia fatto una notificazione irregolare del decreto?

A me pare logico, e giusto, che ritenendosi dal pretore che il decreto non sia pervenuto a notizia dell'interessato, egli anzichè ordinare il dibattimento, prescriva che si faccia una nuova notificazione, perchè così il contravventore si troverà nelle stesse condizioni in cui sarebbe se la notificazione del decreto gli fosse stata regolarmente fatta, vale a dire egli potrà accettare il decreto, e non promuovere il pubblico giudizio.

Se non si emenda il comma, siccome in questo è detto: *sarà ordinato il dibattimento*, non è più in facoltà del contravventore di evitarlo. Il pretore che avrà ordinato il dibattimento, dovrà uniformarsi al disposto del successivo articolo. Il decreto non può più essere accettato dal contravventore; il pubblico giudizio deve aver luogo.

Parmi conseguentemente che l'emendamento proposto abbia sufficienti motivi per potere essere accolto, e tanto più che non turba nemmenoamente l'economia della legge.

PRESIDENTE. L'onor. ministro guardasigilli ha facoltà di parlare.

CALENDA V., *ministro di grazia e giustizia*. Nel concetto mio e dell'Ufficio centrale ci è questo: che il pretore, per aver fondato motivo da credere che non sia venuto a notizia del contravventore il decreto, deve naturalmente avere avuto reclami da parte del contravventore venuto tardi a notizia di esso, e forse quando è compulsato a pagare l'ammenda. È ben raro che *ex officio* il pretore, di contro ad una notificazione ritualmente fatta, abbia motivo a ritenere che questa sia rimasta ignota al contravventore, e debba ordinare un dibattimento per una contravvenzione, a termini di questa legge, definitivamente giudicata colla procedura per decreto. Il rinvio a giudizio in questo caso eccezionale presuppone il reclamo dell'interessato, e il desiderio di costui di essere giudicato nelle forme ordinarie; perciocchè, accettare il decreto, nel modo come è redatto l'articolo sesto è sempre diritto del contravventore, finchè il giudizio non avvenga.

Senatore GRIFFINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GRIFFINI. L'onor. senatore Riberi vorrebbe assicurare al contravventore il beneficio di questa legge, il beneficio cioè di poter pagare l'ammenda stabilita dal pretore nel suo decreto motivato, anche nel caso che non ne avesse avuto una regolare notificazione ed anzi che non fosse venuto nemmeno a di lui cognizione.

Or bene questo beneficio, onor. Riberi, il contravventore l'avrà sempre ove lo desidera, perchè se non è stato notificato del decreto motivato dal pretore, verrà ad essere notificato della citazione che ordinasse il dibattimento per fatto spontaneo del pretore medesimo.

Se quando riceverà questa citazione, correrà dal pretore e dirà di accettare il decreto primitivo, vuole che si abbia a tenere il dibattimento? Vuole che si abbia a tenere, quando pure questa dichiarazione sia fatta l'antivigilia e persino il mattino stesso in cui il dibattimento dovrebbe aver luogo? Il contravventore dice: io non ho avuto la notificazione regolare del decreto; però ora che lo conosco sono qui e pago. In questo caso, esso fruirà del beneficio che la legge stabilisce.

Senatore COSTA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore COSTA. Durante questa discussione, io ho sentito due affermazioni intorno alle quali mi preme di avere degli schiarimenti.

Ho sentito l'onor. signor ministro dire che la facoltà concessa al pretore dall'ultimo comma di quest'articolo quarto si può esercitare da lui anche dopo trascorsi i quindici giorni, e quindi anche quando il decreto sarebbe diventato esecutivo.

Desidererei sapere se questo è veramente il significato di questo comma perchè nella forma in cui è scritto, questo concetto non lo vedo.

Il nostro collega Griffini ha detto un'altra cosa: che esercitata dal pretore la facoltà di cui nell'ultimo capoverso di quest'articolo 4^o e spiccata la citazione, l'imputato di contravvenzione avrà ancora la facoltà di presentarsi al pretore e far sospendere il provvedimento offrendosi a pagare la somma indicata nel decreto.

Sarà questo un concetto buono o cattivo: io non lo so, ma nell'articolo non lo vedo scritto.

Se quindi non vogliamo lasciare una fonte di questioni e di dubbi chiariamoli questi concetti. In questo modo soltanto potremo votare

con piena cognizione di causa il progetto che ci sta davanti.

Senatore BARSANTI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BARSANTI, *relatore*. A me sembra che i dubbi sollevati non abbiano ragione di essere, se si pone mente all'articolo sesto sul quale poi dovremo discutere.

In quell'articolo si dice:

« Se il contravventore, cui venne notificato il decreto, lo accetti, allora non si fa più luogo al dibattimento ».

Questa accettazione il contravventore la può fare in qualunque momento prima che il pubblico dibattimento abbia luogo.

Ora non c'è caso mai che il contravventore si trovi esposto al pericolo che il dibattimento si faccia malgrado l'accettazione del decreto. Per la qual cosa, se si tiene conto di ciò che è disposto nell'articolo sesto, il dubbio sollevato a proposito dell'articolo quarto non appare fondato.

CALENDA V., *ministro di grazia e giustizia*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CALENDA V., *ministro di grazia e giustizia*. Ai dubbi sollevati dall'onor. senatore Costa credo che si possa dare una risposta molto semplice e già accennata dall'onor. Barsanti.

Indubbiamente finchè dura il termine dei 15 giorni dalla notifica del decreto al contravventore il decreto non può essere eseguito, nè il pretore può o deve emettere alcun provvedimento, perchè è in diritto il contravventore o di chiedere il giudizio o di accettare il decreto.

La questione può sorgere dopo che il decreto è divenuto esecutivo, trascorso il termine di 15 giorni.

In questo caso, secondo la più chiara locuzione dell'art. 6, quando il pretore abbia fondati motivi da ritenere che il contravventore non ha avuto notizie del decreto, pure trascorsi i 15 giorni, potrà disporre che si vada al giudizio.

Lo potrà disporre *ex officio*, o bisogna che ci sia una rimostranza da parte di colui che si crede pregiudicato dal decreto stesso?

Io credo che il pretore non debba farlo d'ufficio perchè fino al momento dell'esecuzione, colui il quale è stato condannato in virtù del decreto

può venire a fare le sue deduzioni, e dimostrando di nulla aver saputo del decreto, chiedere al pretore che usi del poter suo, e disponga il pubblico dibattimento. Il pretore non può avere interesse che resti ineseguito un suo decreto col quale egli ha creduto di fare buona giustizia, fino a che non abbia la prova che il condannato l'abbia ignorato, e non voglia accettarlo: egli non può avere interesse di risuscitare affari finiti contro lo scopo che con questa legge si vuol raggiungere di dare sollecita evasione all'ingombro di processi nelle preture per fatti punibili di lieve importanza. L'interesse e l'obbligo del pretore ad aprire il giudizio può sorgere su i giusti reclami del contravventore condannato.

Ed è per questo che sarebbe anche eliminato il dubbio mosso dall'onor. Riberi, allorchè fosse modificato alquanto il capoverso dell'articolo 4 dove è detto:

« Il dibattimento sarà ordinato dal pretore nel caso in cui egli abbia fondati motivi per ritenere che la copia notificata del decreto non sia pervenuta all'interessato », dicendo invece: « Il dibattimento sarà ordinato dal pretore nel caso in cui egli « sui reclami del contravventore » abbia fondati motivi per ritenere, ecc., ecc. ».

Senatore COSTA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore COSTA. Io desidero di esprimere soltanto un modesto desiderio: parmi che i dubbi da me esposti, per chiedere degli schiarimenti, abbiano dato occasione a fare delle savie, valorose interpretazioni degli articoli proposti, ma, secondo me, hanno lasciato il campo aperto a troppe discussioni.

Ora siccome siamo qui a farla questa legge, e siamo, caso abbastanza raro, i primi ad esaminarla e discuterla, io esprimo il desiderio che si dica chiaro nel testo tutto quello che si vuol dire e non si lasci un campo così largo alla discussione ed alla interpretazione.

PRESIDENTE. Ha qualche proposta da fare l'onorevole Costa?

Senatore COSTA. No signore.

PRESIDENTE. Il signor ministro dunque propone che al paragrafo secondo dall'art. 4 si dica: « Il dibattimento sarà ordinato dal pretore nei casi in cui egli abbia sui reclami del contravventore, fondati motivi per ritenere ecc. ».

Senatore PARENZO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PARENZO. Io non credo che si possa accettare l'emendamento dell'onorevole ministro, perchè non è praticamente applicabile. Egli vorrebbe aggiungere le parole: *sui reclami del contravventore*; ma se il pretore deve riaprire il dibattimento, perchè ritiene che il contravventore non abbia ricevuto la copia notificatagli del decreto, come vuole che ci possano essere i reclami del contravventore stesso? Nell'Ufficio centrale abbiamo studiato queste formule, e perciò le manteniamo. Se ciascuno dell'Ufficio centrale, e tanto peggio il ministro che ha dichiarato di accettare i nostri emendamenti, improvvisa altri emendamenti, non otterremo certo lo scopo voluto dall'onorevole Costa, di fare una legge chiara; ma cadremo invece in un mare di contraddizioni. Perciò l'Ufficio centrale prega il Senato di ritenere che la forma che oggi ha proposto per questi articoli dovrebbe, almeno secondo la sua opinione, soddisfare alle esigenze della chiarezza.

Quali sono i dubbi e le proposte che si sono fatte? Cominciamo dal senatore Riberi.

Il senatore Riberi dice: Se il contravventore non ha ricevuto, o il pretore dubita che non abbia ricevuto la notificazione del decreto, invece di ordinare il dibattimento, rinnoverà la notificazione del decreto.

Ma in questo modo non si finirà più, perchè se poi la seconda notificazione del decreto a sua volta lasciasse dei dubbi maggiori della prima, cosa si farà? Una terza notificazione del decreto? Tant'è procedere prima alla notificazione del decreto, che rappresenta la procedura eccezionale, e, se si dubiti che questa non si voglia dal contravventore, rientrare nella procedura regolare ordinaria, ordinando il dibattimento.

Ma, si dice, ordinato il dibattimento, il contravventore potrà accettare il decreto del pretore?

Onorevole Costa, ma nessun dubbio al riguardo, dal momento che la legge dice all'articolo 6 che, se il contravventore a cui venne notificato il decreto, lo accetti, gli si dà esecuzione. Il pretore ha il dubbio che la copia del decreto non sia pervenuta al contravventore, perciò gli notifica la citazione, perchè

comparisca al dibattimento. Il contravventore viene e dice: Il vostro dubbio non è fondato, o ad ogni modo ora che lo conosco, accetto il decreto, ed allora tutto è finito, perchè sono tassativi i casi, in cui si apre il dibattimento e la volontà del contravventore di accettare il decreto basta agli scopi della legge. Si riapre il dibattimento nel caso in cui la parte lo domandi o lo domandi il pubblico ministero per violazione di legge, o nel caso che il pretore dubiti che il contravventore non abbia ricevuto il decreto.

Quando viene il contravventore a dire: accetto il decreto - il dibattimento non ha più luogo. Dite che tutto ciò sta bene, ma che non è detto chiaramente. Ma l'art. 6 dice bene che il decreto diventa esecutivo se, aperto il dibattimento, l'imputato non comparisca. Ora, se anche fatto il dibattimento ad istanza della parte, l'imputato non comparisce, il decreto diventa esecutivo, tanto più ciò sarà, se l'imputato non comparisca per il dibattimento riaperto dal pretore.

A me pare dunque che tutti questi dubbi non sieno proprio fondati, poichè la legge è chiara.

Vige sempre in fatto di leggi il canone di ermeneutica, per il quale si ritiene che il legislatore non inserisca mai nel testo nulla di inutile. Quando aggiungiamo delle disposizioni che non sarebbero assolutamente necessarie si corre il pericolo che la giurisprudenza le interpreti in una maniera che non è quella a cui si è ispirato il legislatore.

A me pare, ripeto, che il progetto, così come è, sia chiaro. Il profetizzare che su di esso non sorgessero questioni sarebbe dire e prevedere l'impossibile.

Temo però che, cercando di chiarire troppo e specialmente con emendamenti improvvisati, si possa correre il rischio di renderlo invece oscuro e dar luogo appunto a quelle questioni, che forse senza tante aggiunte non si sarebbero presentate.

Interpretando il voto dei colleghi, io prego il Senato ad accettare gli emendamenti come sono stati studiati dall'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. L'onor. senatore Riberi mantiene il suo emendamento?

Senatore RIBERI. Non essendo accettato dall'Ufficio centrale, lo ritiro.

PRESIDENTE. Il signor ministro guardasigilli insiste nella sua proposta?

CALENDA V., *ministro di grazia e giustizia*. Non insisto.

PRESIDENTE. Per conseguenza rimane l'art. 4 nella proposta dell'Ufficio centrale quale fu da me letta.

La pongo ai voti:

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 5.

Disposto il pubblico giudizio, se in esso si presenti il contravventore, il decreto resta annullato, e nella sentenza il pretore può anche infliggere una pena per specie e quantità superiore a quella stabilita nel decreto.

Senatore GUARNERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GUARNERI. Quest'articolo è l'arco della volta dell'intero edificio della legge. Se si toglie infatti quest'articolo, lo scopo della legge è tradito, giacchè se non si dà al pretore la facoltà d'infliggere, nel caso di opposizione al suo decreto, una pena maggiore di quella, che egli ha inflitta col suo decreto, si avranno poco più poco meno, tante opposizioni quanti decreti; mentre lo scopo della legge è appunto quello di avere un procedimento pronto ed economico, e che eviti le opposizioni, che lo farebbero divenire lungo e costoso.

Se mi è permesso di applicare una frase, e dire che c'è una filosofia in questa legge, direi che questa sta appunto nel cennato intento.

Da un lato dessa munisce il pretore di un potere discrezionario, col quale infligge una pena senza sentire l'accusa e dall'altro cerca d'impedire le opposizioni a questo potere; ed è per questo che si è armato il pretore od il vicepretore di questa facoltà di moltiplicare a suo libito, nel caso di opposizioni, la pena inflitta col suo decreto.

Si avverte insomma il contravventore: che se non piega la schiena al colpo di frusta, ne potrà ricever dippiù.

Senza questa sanzione, lo ripeto, la legge può riuscire inefficace o in antitesi al suo scopo.

Giudicherà il Senato nel momento in cui approverà o disapproverà l'intero progetto della legge, se questo deve essere approvato o no;

ma senza questa facoltà concessa al pretore la legge non ha più ragion d'essere.

Credo però, che almeno un limite in certi dati casi potrebbero darsi a questo potere illimitato di moltiplicare la pena, nel caso di opposizione al decreto del pretore; e ciò nonostante che il Codice penale abbia data ai magistrati una elasticità di poter nell'applicazione delle pene. Però bisogna almeno evitare un pericolo.

Vi sono leggi speciali, che hanno sancito un massimo ed un minimo di pena. Si deve anche nei casi, contemplati da queste leggi speciali, dare un tale potere discrezionale ai pretori? Si deve derogare con questo articolo a tutto un sistema di leggi, che governano alcune materie speciali?

Ciò mi pare, che sarebbe un eccedere la misura, a cui intende il progetto di legge. Però il testo di legge è troppo generico, e non fa alcuna distinzione, sicchè questo potere discrezionario di moltiplicare le pene, potrebbe riputarsi estensibile non solo ai casi previsti dal Codice penale, ma anco a quelli governati da leggi speciali. E però propongo un emendamento, che mira ad escludere la possibilità di eccedere la misure delle pene, stabilite dalle leggi speciali.

L'articolo, signori, è grave, non c'illudiamo. A dimostrarlo basta questo solo, che il contravventore debba invocare da quello istesso magistrato, che emise il decreto, la sua revoca. Certo, un giudice deve sentire qualche ritrosia, se non altro, a revocare un atto da lui emesso. Ed è perciò che trattandosi di ordinanze emesse dal presidente del tribunale civile, è sancito dal Codice, che l'intero collegio può revocarle. Qui invece abbiamo un magistrato unico, che infligge una pena, e che solo è competente a revocarla. Tutto ciò sarebbe per sè solo grave. Ma ciò non basta. Col progetto di legge vi si aggiunge un'altra misura, più grave ancora; la facoltà cioè concessa a questo magistrato di infliggere pene maggiori.

Ma almeno evitiamo che si porti una deroga al nostro sistema di leggi speciali. Se abbiamo un Codice, che ha lasciato potestà illimitata ai magistrati nello infliggere le pene, abbiamo però altre leggi che limitano questa potestà.

Per conseguenza io propongo questo modesto emendamento, di aggiungere cioè all'articolo

quarto del progetto di legge in disamina queste parole: « non eccedente però i limiti fissati dalle leggi speciali, nei casi contemplati dalle dette leggi ».

PRESIDENTE. Il senatore Guarneri propone una aggiunta all'art. 5 del seguente tenore:

Dopo le parole « a quella stabilita nel decreto » si aggiungano queste altre; « non eccedente però i limiti fissati dalle leggi speciali nei casi contemplati dalle dette leggi ».

Senatore BARSANTI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore BARSANTI, *relatore*. L'Ufficio centrale è dolente di non potere accettare questo emendamento, perchè o esso dice cosa troppo grave, o dice una cosa perfettamente inutile.

Dice cosa troppo grave se si ammette che vi sia stata l'intenzione in chi ha proposto il progetto di legge, di rimuovere al giudice la facoltà di eccedere i limiti assegnati dalla legge.

Dice cosa inutile se s'intende circoscrivere il prudente arbitrio del pretore, nella applicazione della pena, entro i limiti fissati dalla legge. Noi abbiamo inteso che la pena possa essere aumentata sì, ma questo aumento non potrà essere mai al di là dei limiti massimi fissati dalle leggi speciali.

Se questo è il concetto dell'onor. proponente, noi siamo perfettamente d'accordo con lui.

Noi non possiamo ammettere che un pretore debba condannare ad una pena, ad un'ammenda di 100 lire per una contravvenzione, mentre dalla legge questa contravvenzione è punita con un'ammenda di 50 lire. Il pretore deve rimanere sempre, non solamente quando fa il decreto al quale viene autorizzato col presente progetto di legge, ma anche quando fa una vera sentenza entro i confini delle leggi.

Senatore GUARNERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GUARNERI. Se l'onor. ministro accetta questa interpretazione dell'art. 4 del suo progetto di legge, e si registra ciò nel verbale, io non ho difficoltà a ritirare il mio emendamento.

CALENDA V., *ministro di grazia e giustizia*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CALENDA V., *ministro di grazia e giustizia*. Non che accettarla, dichiaro che non posso

neppure concepire che, annullando il decreto, e dovendo giudicare una figura di reato contemplato nella legge penale, un giudice italiano possa applicare una pena, che non sia quella scritta nella legge e nei limiti da essa designati.

Quindi superfluo è l'emendamento dell'onorevole Guarneri.

PRESIDENTE. Resta quindi ritirato l'emendamento Guarneri.

Nessun altro chiedendo la parola pongo ai voti l'art. 5 nel testo che ho letto:

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 6.

Se il contravventore, cui venne notificato il decreto, lo accetti, o non abbia fatta l'istanza per il pubblico giudizio nelle forme e nel tempo indicati nell'art. 4, o, fatta la istanza, non si presenti all'udienza fissata, il pretore, salvo il caso previsto dal capoverso dell'art. 4, dà esecuzione al decreto, nei modi stabiliti per l'esecuzione delle condanne, e ordina la confisca o la restituzione delle cose, costituenti corpo di reato ai termini di legge, ed il pagamento delle spese del procedimento.

Senatore PARENZO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PARENZO. Benchè sembri che io contraddica a ciò che dicevo poco fa, che cioè sarebbe bene votare gli emendamenti come li abbiamo proposti e studiati, tuttavia perchè, quando colleghi come gli onor. Riberi e Costa fanno qualche obiezione è dovere di tenerne conto e vedere fin dove si possa conciliare il desiderio di non mutare le nostre proposte con quello di eliminare anche i dubbi da loro manifestati, io proporrei al Senato, al ministro guardasigilli, ed ai colleghi, di sopprimere in quest'articolo 6 le parole « fatta l'istanza ».

Se il contravventore, dice l'articolo, non compare, il decreto ha la sua piena esecuzione; ma colle parole « fatta l'istanza » parrebbe che non si contemplasse altro che il caso del dibattimento riaperto *ad istanza* del contravventore.

Se noi sopprimiamo invece le parole « fatta l'istanza » rimarrà che ogni volta che il dibat-

LEGISLATURA XIX — 1^a SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 NOVEMBRE 1895

timento si riapra, il decreto diverrà esecutivo pel solo fatto che il contravventore non compare, ed allora la citazione al dibattimento avrà avuto lo stesso effetto della rinnovazione della notifica del decreto, richiesta dall'onorevole Riberi.

Quindi, lo ripeto, colla soppressione delle parole « fatta ad istanza » si risolverebbero i dubbi sollevati dagli onorevoli colleghi.

Senatore PUCCIONI P. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore PUCCIONI P. È un emendamento di forma: in quest'articolo si richiama la disposizione dell'art. 4, e si dice: « o non abbia fatto l'istanza per il pubblico giudizio nelle forme e nel tempo indicato dall'art. 4 ».

Ora se questa formula stava bene, col testo primitivo, ora che questo è stato cambiato e non si parla di tempo, mi pare che richiamare l'art. 4 in quel senso non stia, quindi io direi: « nelle forme e nel tempo indicato negli articoli precedenti ».

Senatore BARSANTI, *relatore*. Sta bene.

Senatore RIBERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore RIBERI. Io domandai la parola perchè il ministro guardasigilli ebbe a dichiarare che il reclamo del contravventore sarebbe ammissibile, anche dopo che il decreto fosse diventato esecutivo.

Mi pare che l'onor. senatore Costa abbia già espresso un dubbio a questo proposito

Mi sembra quindi opportuno di fare alcune osservazioni.

A termine dell'articolo 6 se il contravventore cui venne notificato il decreto l'accetta, ed il decreto diventa esecutivo, si converte in una vera sentenza, perchè è solo con una sentenza che si può accertare l'esistenza di un reato, affermare la colpevolezza, applicare la pena. Il Codice di procedura contro tutte le sentenze contumaciali non appellabili ammette, come tutti sanno, l'opposizione, e contro tutte le sentenze non appellate ammette anche il ricorso per cassazione nei casi previsti dagli articoli 640 e 641, e così quando siasi contravenuto alle regole di competenza stabilite dalla legge, quando siavi stato eccesso di potere, quando la sentenza abbia pronunciato una pena diversa da quella applicata dalla legge, quando

abbia ritenuto punibile un fatto che non lo era, o che aveva cessato di esserlo.

Il nuovo Istituto creato da questo progetto di legge che per motivo di utilità ha già derogato dal principio che nessuno possa essere condannato prima di essere sentito, toglierebbe pure al contravventore il diritto di fare opposizione, e di ricorrere per cassazione.

Io non intendo di far critiche al riguardo, perchè sarebbero assolutamente intempestive. Ma mi sembra che senza punto turbare l'economia di questo progetto di legge si possa ammettere l'opposizione unicamente per proporre la nullità della notificazione che sia stata fatta del decreto. Mi sembra infatti che sia ingiusto che il decreto passi in giudicato, quando in realtà il contravventore non abbia avuto notizia del decreto stesso, e non abbia conseguentemente potuto nel termine stabilito farvi opposizione. Prevedo che mi verrà risposto, ripetendo le osservazioni già fatte con molta competenza dall'onorevole mio amico senatore Griffini nella seduta di ieri. Si dirà: ma non vedete che vi è una garanzia pel contravventore nel comma dell'articolo quarto? Non vedete che potendo il dibattimento essere ordinato dal pretore nel caso in cui egli abbia fondati motivi per ritenere che la copia del decreto non sia pervenuta all'interessato, non si potrà mai verificare il caso che è da voi supposto? Rispondo: In primo luogo parmi che non si possa dimenticare che la giustizia nelle preture è amministrata non soltanto dai pretori, ma anche dai vicepretori che qualche volta sono giovani avvocati o notai che non hanno la dottrina e l'esperienza dei magistrati.

In secondo luogo pare a me che vi potrebbero essere pretori, specialmente in qualche pretura ove vi sono moltissimi affari, che difficilmente eleverebbero d'ufficio la nullità di una notificazione per non dar luogo ad un dibattimento il quale potrebbe forse anche obbligarli, con qualche sacrificio del loro amor proprio, a riconoscere che hanno errato nell'emanato decreto motivato, ritenendo ad esempio che un fatto costituisca una contravvenzione mentre non è dalla legge quel fatto punito.

In terzo luogo io domando agli onorevoli membri che compongono l'Ufficio centrale, tutti

illustri giuristi, domando all'onorevole ministro guardasigilli se si vuol dare un arbitrio assoluto al pretore di giudicare se una notificazione sia o non sia regolare, se si voglia privare l'interessato del diritto di dimostrare che la notificazione è nulla?

Ma tutti sanno che nei giudizi contumaciali civili non si può altrimenti dichiarare la contumacia se non dopo che il magistrato ha potuto constatare che si sono osservate le formalità richieste per la citazione.

Eppure avviene tutti i giorni che facendosi opposizione alla sentenza contumaciale si dimostra e si prova che quella notificazione che il magistrato nella sua sentenza aveva già ritenuta valida è invece assolutamente nulla; e questo accade anche nei giudizi penali.

Se vi può essere adunque il pericolo che una notificazione non sia eseguita secondo le forme volute dalla legge, per evitare che passi in giudicato una condanna che potrebbe essere ingiusta, mi sembra che si dovrebbe ammettere l'opposizione, unicamente per provare che la notificazione è nulla.

Senatore BARSANTI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BARSANTI, *relatore*. L'Ufficio centrale non crede che l'emendamento proposto dal senatore Riberi possa accettarsi; imperocchè quel vantaggio che egli intenderebbe di assicurare al contravventore mettendolo in grado di fare opposizione, il contravventore lo ha già nel termine dei quindici giorni che sono stabiliti per la decorrenza del termine entro il quale egli può dichiarare di accettare il decreto o richiedere il dibattimento.

Bisogna anche aggiungere che con questo progetto al contravventore si dà altresì il vantaggio che non è nei giudizi ordinari, quello, cioè che il pretore possa ordinare il dibattimento tutte le volte che abbia ragione di dubitare che la notificazione sia stata fatta in un modo che il decreto non sia giunto a notizia della parte interessata.

Mi pare quindi che questo emendamento, venga a sovvertire l'intera economia del progetto, ponendo nuovamente in discussione articoli che il Senato ha già approvati.

Io per conseguenza in nome dell'Ufficio cen-

trale pregherei l'onor. Riberi a non voler insistere nell'emendamento proposto.

Senatore RIBERI. Non insisto.

PRESIDENTE. Sono state proposte due modificazioni a quest'articolo; una dal signor senatore Puccioni, perchè laddove è detto: « nelle forme e nel tempo indicato nell'art. 4, si dica: « negli articoli precedenti » ben inteso che rimane la seconda citazione dell'art. 4.

Accetta l'Ufficio centrale?

Senatore BARSANTI, *relatore*. L'Ufficio centrale accetta.

PRESIDENTE. Poi è stata fatta anche la proposta di sopprimere le parole: « fatta l'istanza » nel periodo « o, fatta l'istanza, non si presenti all'udienza fissata ».

Accetta l'Ufficio centrale questa modificazione?

Senatore BARSANTI, *relatore*. L'Ufficio centrale accetta.

PRESIDENTE. Ed il signor ministro?

CALENDA V., *ministro di grazia e giustizia*. L'accetto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, verremo ai voti.

Quelli i quali approvano la sostituzione delle parole: « negli articoli precedenti » a quelle « nell'art. 4 » sono pregati di alzarsi.

(Approvato).

Quelli i quali approvano le parole: « fatta l'istanza », parole che Ufficio centrale e ministro propongono di sopprimere, sono pregati di alzarsi.

(Non è approvato).

Ora pongo ai voti il complesso dell'art. 6 così emendato:

« Se il contravventore, cui venne notificato il decreto, lo accetti, o non abbia fatta l'istanza per il pubblico giudizio nelle forme e nel tempo indicati negli articoli precedenti o non si presenti all'udienza fissata, il pretore, salvo il caso previsto dal capoverso dell'art. 4, dà esecuzione al decreto, nei modi stabiliti per l'esecuzione delle condanne, e ordina la confisca o la restituzione delle cose, costituenti corpo di reato ai termini di legge, ed il pagamento delle spese del procedimento ».

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(Approvato).

Art. 7.

Il decreto non pregiudica l'azione civile per le restituzioni e il risarcimento dei danni, che potrà sperimentarsi innanzi al giudice civile.

Il decreto non è soggetto alla tassa stabilita nell'art. 1 della legge 10 aprile 1892, n. 191, e di esso non si tiene conto per l'applicazione della recidiva, nè si fa annotazione nel casellario giudiziale.

(Approvato).

Così è esaurita la discussione di questo progetto di legge che si voterà a scrutinio segreto in altra tornata.

Presentazione di un progetto di legge.

PRESIDENTE. Ora ha facoltà di parlare il signor ministro guardasigilli.

CALENDA V., *ministro di grazia e giustizia*. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge che venne già approvato dall'altro ramo del Parlamento, intitolato « Termine all'esercizio delle azioni di rivendicazione e di svincolo dei beni costituenti la dotazione di benefici e cappellanie di patronato laicale, soppresso con leggi anteriori a quella del 15 agosto 1867, n. 3848 ».

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro guardasigilli della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e trasmesso agli Uffici.

Discussione del progetto di legge « Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche », (Num. 38).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche.

Nel progetto di legge ministeriale, quale è stato distribuito a signori senatori, non sono state fatte modificazioni di sorta dall'Ufficio centrale.

Però è stato distribuito ieri un elenco di modificazioni a dodici articoli del progetto stesso, proposte dallo stesso Ufficio centrale.

Chiedo al signor ministro se accetta che la discussione si apra sul progetto di legge modificato dall'Ufficio centrale.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Gli articoli sono emendati tra il ministro e l'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. Allora prego di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, GUERRIERI-GONZAGA legge:

(V. stampato n. 38).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti, la discussione generale è chiusa.

Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggerò.

TITOLO I.

Tramvie a trazione meccanica.

Art. 1.

La concessione del suolo stradale occorrente per l'impianto delle tramvie è di competenza dell'ente proprietario della strada, e non potrà avere durata maggiore di anni sessanta.

All'autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica si provvede con decreto reale sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, prima dell'inizio dei lavori.

(Approvato).

Art. 2.

Le tramvie non potranno essere esercitate dalle provincie, dai comuni e corpi morali o consorzi, ma dovranno essere affidate in esercizio all'industria privata.

(Approvato).

Art. 3.

Le tramvie dovranno avere costantemente la loro sede su strade ordinarie, salvo i casi in cui sia riconosciuta opportuna qualche parziale deviazione, per ragioni altimetriche o planimetriche.

Il binario sarà collocato al livello del suolo stradale, in modo da recar il minor possibile ostacolo per l'ordinario carreggio, al quale dovrà restare sempre riservata una zona di larghezza tale, che a giudizio dell'ente proprietario della strada concedente sia sufficiente alla libera circolazione ed al libero scambio dei vei-

coli, e per la sicurezza dei pedoni, durante il contemporaneo passaggio del treno.

Nel caso però che tale larghezza fosse inferiore a quattro metri, si dovrà ottenere l'approvazione governativa.

La linea di massima sporgenza del materiale mobile appartenente ad una tramvia dovrà, salvo in casi eccezionali, coll'approvazione del Governo, distare non meno di ottanta centimetri dalle case laterali, e così dai parapetti e da altri manufatti.

(Approvato).

Art. 4.

Ultimati i lavori si procederà al relativo collaudo in concorso di un rappresentante del Governo, prima dell'apertura della tramvia o di qualche tronco di essa.

(Approvato).

Art. 5.

L'approvazione dei tipi di materiale mobile o degli impianti di locomozione telodinamica od elettrica è riservata al Governo, e dovrà ottenersi insieme all'autorizzazione dell'esercizio, ovvero prima di applicarli se trattasi di innovazioni durante l'esercizio stesso.

(Approvato).

Art. 6.

Le stazioni delle tramvie a trazione meccanica dovranno essere collegate da apposito filo telegrafico o telefonico, e fornite degli apparecchi necessari pel regolare servizio di corrispondenza.

Inoltre nei punti della linea che saranno determinati dal prefetto, il concessionario dovrà applicare opportuni segnali ed apparati avvisatori, previamente approvati dal prefetto stesso sentiti i funzionari tecnici governativi.

(Approvato).

Art. 7.

La velocità massima dei treni non potrà superare in qualsiasi tratto della linea i venticinque chilometri all'ora, quando i treni siano muniti di freni continui; altrimenti essa non dovrà superare i venti chilometri.

Dal prefetto, sentiti i funzionari tecnici governativi, saranno prescritte le norme speciali per limitare la velocità nei tratti a forti discese, nelle curve e nei punti pericolosi, nelle traverse degli abitati e nelle ore notturne, in modo da assicurare la incolumità delle persone e la pronta fermata del treno.

(Approvato).

Art. 8.

La composizione dei treni, il personale di servizio fisso e viaggiante, ed il minimo intervallo fra i treni che si succedono, saranno determinati dal prefetto, sentiti i funzionari tecnici governativi, tenendo conto delle condizioni di andamento altimetrico e planimetrico della linea.

(Approvato).

Art. 9.

L'approvazione degli orari è riservata al prefetto, tenuto conto degli obblighi risultanti dagli atti di concessione, nei quali potranno pur essere determinati speciali punti di fermata.

Tale approvazione si intenderà implicitamente intervenuta dopo trascorsi quindici giorni dalla comunicazione degli orari all'ufficio di prefettura, senza che il prefetto abbia fatto pervenire al concessionario un provvedimento contrario.

Quanto ai treni speciali basterà che ne sia dato avviso, con la comunicazione del relativo orario e della sua composizione, quarantotto ore prima al prefetto, il cui silenzio equivarrà ad approvazione.

(Approvato).

Art. 10.

Quando trattasi di linee tramviarie percorrenti il territorio di diverse provincie, le disposizioni dei precedenti articoli 6, 7 e 8 sono prese d'accordo dai rispettivi prefetti; e in caso di dissenso tra i medesimi, decide il ministro dei lavori pubblici.

L'approvazione degli orari, di che all'art. 9, compete al prefetto della provincia, nella quale ha sede la direzione dell'esercizio della linea tramviaria.

(Approvato).

Art. 11.

Le tariffe massime dei trasporti saranno fissate nell'atto di concessione dal proprietario della strada. Ogni successivo aumento dovrà pure essere approvato dal medesimo.

(Approvato).

Art. 12.

La sorveglianza dell'esercizio per quanto riguarda la pubblica sicurezza spetta all'autorità governativa, e verrà disciplinata con apposito regolamento.

È in facoltà del Governo per constatati e gravi motivi di sicurezza di far sospendere l'esercizio della linea, sentito l'ente proprietario della strada, e qualora non si provveda, potrà anche revocare ogni autorizzazione.

(Approvato).

Art. 13.

Le tramvie andranno soggette ad un annuo contributo chilometrico, da determinarsi nel decreto di autorizzazione dell'esercizio, in una misura non eccedente lire venti al chilometro, da versarsi nelle casse dello Stato, quale corrispettivo delle spese di sorveglianza.

Quanto alle tramvie esistenti, il contributo nel limite sovraccennato sarà stabilito dal Governo con provvedimento speciale.

Senatore PARENZO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PARENZO. Quest'articolo, come il successivo, implica una questione molto delicata, qual'è quella dell'art. 10 del nostro Statuto, per la quale le imposte di qualsiasi genere devono essere prima votate dall'altro ramo del Parlamento. Ora, che quest'articolo voglia dare una forma di corrispettivo all'imposta, dicendo che essa vale a compensare il Governo delle spese di sorveglianza, potrà essere un modo abile del Ministero e dell'Ufficio centrale per girare la eccezione, ma a me pare che non si risolva con ciò la delicatissima questione, quella, cioè, della preferenza che deve avere l'altro ramo del Parlamento nel votare ogni genere d'imposta.

La si prenda come si vuole: qui ad un'industria esistente e, in gran parte privata, sulla quale, come su ogni cosa che in qualche parte

riguarda la pubblica sicurezza, il Governo esercitava una sorveglianza finora gratuita, oggi si tratta di mettere una tassa non minore di venti lire al chilometro; disposizione questa che diviene più grave nel capoverso, inquantochè, non solo la si estende alle linee già esistenti, ma senza nemmeno la limitazione delle lire venti al chilometro, poichè l'articolo dice:

« Le tramvie andranno soggette ad un annuo contributo chilometrico, da determinarsi dal Governo ».

Non faccio che accennare la questione e sottoporla ai colleghi dell'Ufficio centrale ed al Ministero; essa è delicata, dacchè, se noi desideriamo che al Senato sia lasciato integro l'esercizio delle sue prerogative e che non siano in nessun modo da alcuno invase, se vogliamo il pieno rispetto dei nostri diritti, cominciar dobbiamo noi dal rispettar le prerogative altrui, e non studiare mezzi più o meno diretti per portarvi più o meno indirettamente un'offesa. Io credo che si potrebbe andare innanzi con questa legge, per quanto sia una legge - come lo si vede ad ogni articolo - ispirata a quei concetti di decentramento che formano l'ornamento di tutti i programmi, dico, si può andare avanti nella discussione, sopprimendo questi articoli che potranno a tempo e luogo far parte di un progetto di legge speciale che il Ministero, in mezzo a tanti altri provvedimenti finanziari da cui siamo minacciati, potrà prima presentare all'altro ramo del Parlamento. Io quindi faccio la proposta che questi due articoli siano soppressi dal progetto di legge per formare poi parte di provvedimenti da sottoporsi prima alla Camera elettiva.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. Io credo dover osservare al collega che non si tratta di una legge d'imposta nè della creazione di una vera e propria tassa; che se ciò fosse, la sua osservazione avrebbe un grave peso, e potrebbe forse indurre a sospendere la discussione dell'intero progetto. Egli si accontenta di chiedere che sieno stralciati gli articoli 13 e 14, invitando il Governo a proporli con legge separata.

Questa proposta però non si deve accoglierla, perchè si tratta di un contributo, di una partecipazione all'utile, perchè il Governo par-

tecipa alla spesa dell'esercizio coll'assicurarlo e tutelarlo mediante un servizio di vigilanza, che non è fatto soltanto a vantaggio del pubblico, ma bensì e principalmente a vantaggio delle Società proprietaria o concessionaria del tramvia.

Si tratta quindi di un corrispettivo che lo Stato esige, per quello che egli dà. Creda l'onorevole collega che se si trattasse di una vera tassa, e di una legge d'imposta io pel primo mi rifiuterei a violare una disposizione dello Statuto, che vuole la precedenza dell'altro ramo del Parlamento nella trattazione delle leggi di imposta.

Se queste considerazioni sembrano giuste, ritengo che il Senato non accoglierà la eccezione sollevata dall'onorevole collega.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Finali, relatore.

Senatore FINALI, *relatore*. A me non dispiace che l'onor. Parenzo abbia proposta una questione che è grave; ma mi permetta il mio amico di dirgli, che non abbiamo mai avuto l'intenzione di dissimulare ciò che sapevamo di fare.

Son pronto a riconoscere che l'articolo 14 porta con sè una imposta, mentre nell'articolo 13 si contiene un semplice contributo per corrispettivo di un servizio: ma nessuno di noi, io in particolare, ha mai pensato che l'art. 10 dello Statuto importi che quando in una legge di ordine pubblico o amministrativo si contenga un aggravio, debba necessariamente quella legge andare prima alla Camera dei deputati.

Se fosse questa l'interpretazione da darsi all'art. 10 dello Statuto, forse neppure un codice si potrebbe votare nel Senato prima che nella Camera dei deputati. La lettera dello Statuto come il suo spirito, credo io, che non abbiano questo senso; del resto ne potrei citare a centinaia degli esempi in cui senza alcuna contestazione si è in Senato proceduto con questo intendimento.

L'art. 10 dello Statuto che cosa dice? « La proposizione delle leggi apparterrà al Re ed a ciascuna delle due Camere ». Dunque eguaglianza fra i due rami del Parlamento.

L'articolo soggiunge:

« Però ogni legge d'imposizione di tributi, o di approvazione dei bilanci e dei conti dello

Stato, sarà presentata prima alla Camera dei deputati ».

Che cosa vuol dire?

Vuol dire che una legge speciale tributaria come sarebbe la legge dell'imposta fondiaria, la legge per la tassa sugli affari, la legge sulla tassa di bollo, ed altre consimili che sono leggi di carattere speciale, e il cui oggetto o l'essenza sta nel tributo o la imposta, debbono andare in precedenza alla Camera dei deputati; ma quando in una legge di ordine amministrativo generale, per incidente o per necessaria connessione venga a porsi un onere ai cittadini, da questa non ne viene che debba la legge generale in cui siffatta disposizione è inclusa, andare prima alla Camera dei deputati. Secondo la tesi dell'onor. Parenzo, anche una legge sul pubblico insegnamento, che naturalmente contenga e regoli le tasse scolastiche, non potrebbe essere proposta prima al Senato, o dovrebbe uscirne incompleta.

Se per ipotesi, che io sono ben lontano dall'ammettere e che credo non avrà mai l'approvazione del Senato, si potesse ammettere questo, oh! allora la funzione del Senato sarebbe subordinata a quella della Camera, non soltanto nelle leggi di bilancio, nelle leggi di conti e nelle leggi d'imposta, ma in troppe altre materie legislative.

Io non so se questa sia l'opinione del Governo intorno all'art. 10 dello Statuto; ma credo che il Governo la pensi a questo modo.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole relatore si è appellato al Governo per sapere se esso professi, in materia di competenza del Senato, le teorie che egli ha maestrevolmente esposte pur dianzi.

Io che per bizzarria di fortuna seggo sopra questo banco, mi ricordo soprattutto d'appartenere a questo Alto Consesso, e poichè oggi mi si presenta l'opportunità, desidero ricordare che qui ho sempre sostenuto la tesi che oggi con maggior dottrina ha propugnato l'onorevole relatore della Commissione.

E confesso che non mi sarei aspettato che presentando il Governo questo disegno di legge, davanti al Senato, mi sarebbe toccato il rimprovero d'aver attentato alla competenza della

Camera elettiva, violando talune delle disposizioni statutarie.

No, io non lo credo, e, sebbene io mi sia studiato d'esaminare la questione in tutti i suoi aspetti, sono venuto nel convincimento che questo disegno di legge potesse essere esaminato dal Senato prima ancora che dalla Camera dei deputati, perchè, come ben diceva l'onor. Finali, tanto varrebbe dire che l'iniziativa di qualunque progetto di legge, che abbia qualche importanza, appartiene di diritto alla Camera elettiva.

Ma nel caso concreto una speciale considerazione si aggiunge a dimostrare la inopportunità delle obiezioni sollevate dall'onorevole Parenzo. Egli, con quell'abilità grandissima che lo distingue, si è soffermato a combattere l'articolo 13, di poca importanza, ma con ciò intese certamente a prepararsi il terreno per combattere la disposizione contenuta nell'articolo 14 di ben altro momento, ma non ha forse posto mente che i due articoli ottennero altra volta l'approvazione della Camera elettiva negli stessi termini coi quali si presentano oggi davanti al Senato.

Mi si dirà che si tratta di cosa deliberata in altra Sessione, ed a stretto diritto l'argomento può avere un valore, rimanendo nella tesi sostenuta dall'onor. Parenzo, ma è sempre vero che altra volta la Camera elettiva ha approvato in tal parte il disegno di legge tale e quale viene oggi avanti al Senato. Soccorre di poi un'altra considerazione, ed è la seguente.

Non si tratta già di tradurre in legge un principio nuovo; no: lo ha detto egregiamente il relatore della Commissione, si tratta piuttosto di chiarire un dubbio che fino ad ora ha impedito l'applicazione di una legge esistente: intendo parlare della legge del 1874 che comprende, senza distinzione veruna, tutte le strade ferrate, e contempla quindi le tramvie che sono anch'esse strade ferrate. Che se in tal parte la legge non fu esattamente osservata, come disse altra volta l'Ufficio centrale del Senato, par venuto il tempo che venga risolto il dubbio nella miglior forma, che è la legislativa, nel senso che anche le tramvie debbano sottostare al pagamento di una tassa.

Non è dunque un fatto nuovo quello che noi vi chiediamo di legalizzare, chiediamo semplicemente che la legge del 1874 venga interpre-

tata ed applicata secondo il suo spirito, e come la lettera suona.

A parte adunque lo scrupolo dell'onor. Parenzo sopra l'art. 13 lanciato abilmente innanzi per condurre il Senato a pronunziarsi contro l'articolo successivo, mentre ognuno vede che l'onere imposto alle tramvie coll'art. 13 rappresenta semplicemente il corrispettivo di un servizio, io credo e spero che apprezzando le ragioni esposte nella relazione dell'Ufficio centrale il Senato vorrà passare oltre ed approvare l'uno e l'altro articolo senza aprire una seconda discussione.

Nè vale il dire che il progetto si potrebbe scindere in due, rinviando l'esame ad altro tempo, quando siasi pronunciata la Camera elettiva.

Ma come? Mentre si riconosce la necessità di ordinare il servizio delle tramvie lasciato fino ad oggi in assoluto abbandono, come si può pretendere di far cosa seria, quando si lasciasse in sospenso un punto di tanta importanza come è questo che siamo chiamati attualmente a risolvere? Si hanno proprio da far due leggi per disciplinare questa materia, ed il Senato dovrebbe aspettare a pronunziarsi fino a che sia intervenuto il voto dell'altro ramo del Parlamento?

Come già fu detto, non si tratta qui di un vero provvedimento finanziario che debba essere sottoposto in precedenza alla Camera dei deputati. Si tratta piuttosto dell'ordinamento di un pubblico servizio, nel quale la finanza non entra che in via affatto secondaria, e però non può avvenire che il Senato faccia opera incompleta, sospendendo su tal punto la sua decisione. Il Senato pensi adunque a pronunziarsi. Anzi io sono molto lieto che questa questione sia stata portata oggi avanti al Senato, perchè la sua risoluzione servirà di norma a coloro che hanno l'onore di sedere su questo banco.

Se il Senato crederà che le teorie esposte dall'onor. Parenzo siano giuste e vere, non dovrà meravigliarsi se in ossequio a questa decisione il Governo si asterrà di occupare quest'alto consesso nello studio di materie che tocchino incidentalmente la questione della finanza. In ciò ho manifestato la mia opinione come senatore, ma posso dire che tale è altresì l'opinione del Gabinetto.

Sono lieto, lo ripeto, che la questione siasi

portata avanti al Senato, ma spero che il Senato non vorrà arrestarsi innanzi all'opinione spiegata dall'onor. Parenzo e vorrà approvare i due articoli, e con essi il progetto di legge che viene in discussione.

Senatore PARENZO. Domando la parola.

PRESIDENTE Ha facoltà di parlare.

Senatore PARENZO. L'onorevole ministro, che molto gentilmente ha accennato ad una dote di cui, almeno in questa occasione, non ho fatto certamente uso, a quella della mia abilità, ha mostrato che questa dote possiede egli in sommo grado quando, chiudendo le sue osservazioni, ha fatto intravedere, come penda sulla testa del Senato la famosa spada di Damocle, per effetto della quale ogni lavoro gli sarebbe tolto ove facesse buon viso alle mie ragioni. Ma cotesta abilità spero non gli giovi.

Il lavoro al Senato potrebbe essere anche maggiore di quello che gli viene offerto, anche senza dargli la precedenza su leggi d'imposta; e troppe volte abbiamo lamentato come esso sia troppo scarso, e spesso giunga tardivo, quando gli studi del Senato non possono più tempestivamente valere a migliorare la legislazione del nostro paese.

Senonchè la questione che io ho sollevato è troppo alta, perchè possa rimpicciolirsi alle proporzioni, a cui la ridurrebbero le osservazioni dell'onorevole ministro e le sue minacce. Ed è tanto alta, che in verità non dovrebbe dar luogo all'uso di abilità oratorie o parlamentari.

Certamente l'interpretazione dell'articolo 10 dello Statuto del Regno va fatta con una certa larghezza, nè devesi interpretare quest'articolo con criteri tali, per cui l'opera del Senato debba sempre venire dopo quella della Camera. Non i codici, per quanto possano minacciare delle pene o stabilire delle multe, non una legge di ordine amministrativo, in quanto stabilisca che a determinati servizi corrisponde l'applicazione di certe tasse fissate da leggi d'imposta, e nemmeno leggi di spesa, tutto questo materiale legislativo non credo possa essere contemplato dall'art. 10 dello Statuto. Ma d'altra parte non credo che, quando una legge contempla l'ordinamento di un servizio esistente, o sottoponga a sorveglianza ed ingerenza governativa e disciplini un'industria privata esistente e sviluppata, non credo che in questa legge possa in-

cludersi sotto qualsiasi forma la creazione di un'imposta nuova.

Le tramvie e le ferrovie economiche esistono in Italia da lungo tempo; furono regolate da disposizioni locali, e dalle disposizioni generali della legge sui lavori pubblici, furono sorvegliate dal Governo. Il Governo sulle tramvie, come sulle carrozze, come sugli omnibus, come su tutti i mezzi di trasporto che si usano nel Regno, una certa sorveglianza per la pubblica sicurezza deve pur esercitarla, e non ha mai sentito perciò di dover applicare tasse speciali per compensarsi delle spese di codesto servizio speciale di pubblica sicurezza.

Ora qui il Governo impadronendosi, per regolarla a suo modo, di questa industria delle tramvie, vuole per il servizio di pubblica sicurezza, che fin qui ha esercitato senza imposizione di tassa, stabilirne una di venti lire per chilometro. Ma questo è un tributo, imperciocchè questi mezzi di comunicazione servono al pubblico, non a chi li esercita, e servono più specialmente al vero popolo, a coloro che non hanno altro modo di trasporto che i due soldi pel tramvai, e sono questi che prima o poi, in un modo o nell'altro, risentono la conseguenza della tassa che voi imponete.

Ma se la questione si presenta per me già grave all'art. 13, ancor più grave diventa per l'art. 14.

In verità, con una certa sorpresa, ho inteso l'onor. ministro dei lavori pubblici affermare che la tassa o l'imposta, la quale nell'art. 14 viene consacrata e che colpisce veramente la circolazione, esiste già. Ma se esiste già, voi non avete bisogno di disporre nuovamente con articoli di legge che la si applichi.

Egli disse, che si tratta quasi di una disposizione di legge interpretativa, imperocchè la legge del 1874, colpendo i trasporti ferroviari, non ha distinto le tramvie e le ferrovie economiche dalle ferrovie ordinarie; quindi può sostenersi che quella legge devesi applicare anche alle tramvie. Oh perchè allora non ne avete tentata l'applicazione finora? Voi non l'avete applicata per la semplice ragione che risulta già dallo stesso progetto di legge, che le tramvie non sono ferrovie. Vi è una distanza enorme fra le tramvie e le ferrovie, e non è certamente all'onor. ministro dei lavori pubblici, maestro in queste materie, che io verrò ad indicare

quali sieno le profonde differenze che esistono tra le tramvie e le ferrovie. Certamente, se aveste voluto applicare la legge del 1874, vi sareste trovati di fronte a tante e tali controverse, e probabilmente a decisioni di tribunali, che avreste dovuto smettere la parificazione dei due mezzi di trasporto, tramvie e ferrovie. Ma non lo tentaste nemmeno: quindi la legge del 1874 non presentò nella sua applicazione alcuno di quei dubbi, di quei casi di interpretazione contraddittoria, per cui è ammesso l'uso di leggi di autentica interpretazione.

Voi avete dunque ragione nel ritenere che per esigere questa tassa avete bisogno della legge, e perciò avete scritto l'art. 14. Ma allora non siamo di fronte più ad una questione piccola d'interpretazione, nè ad una questione di abilità. Tra me ed il Ministro dei lavori pubblici sarebbe d'altronde inutile, dacchè siamo entrambi gatte vecchie, giuocare d'abilità.

Qui è questione prettamente costituzionale, ed io che tengo moltissimo a che i diritti del Senato sieno riconosciuti e rispettati dal potere esecutivo e da chiunque; io che sarei per allargare piuttosto che restringere molte disposizioni dello Statuto, appunto perchè ciò desidero si faccia legalmente, mi erigo a parlare in difesa di una prerogativa che appartiene, secondo me, all'altro ramo del Parlamento, e che non si può in alcun modo nè direttamente, nè indirettamente toccare, in occasione di una legge che regola un servizio amministrativo. La prova che questi articoli, che impongono una tassa, hanno niente a che fare con la legge amministrativa, che voi ci proponete per disciplinare, come dite, il servizio delle tramvie e delle ferrovie economiche, e che voi li potete stralciare da questa legge senza che nessuna disposizione, nessun altro articolo resti tocco da questa soppressione.

Il vero è che in occasione di una legge d'ordine amministrativo, colla quale credete di regolare le concessioni, l'esercizio e la sorveglianza di questi mezzi democratici di trasporto, quali sono le tramvie e le ferrovie economiche, in occasione di questa legge d'indole amministrativa, che può stare di per sè, voi volete giovarvi per imporre una tassa sulla circolazione, sui trasporti, tassa che in Italia finora non esiste. Io quindi spero, benchè l'autorità mia sia tanto

poca specialmente in confronto a quella dell'Ufficio centrale e del ministro dei lavori pubblici, spero che il Senato col votare lo stralcio di questi due articoli, renderà omaggio alle prerogative dell'altro ramo del Parlamento, e con ciò farà un atto politico, che varrà a far sì che anche i diritti suoi siano sempre rispettati.

L'onor. ministro dei lavori pubblici e l'egregio relatore dell'Ufficio centrale dissero, che in molte altre leggi congeneri qualche cosa di simile si è fatto. Io avrei desiderato che mi si citasse un'altra sola legge, in cui, riordinando un servizio o un'industria qualsiasi, si sia posta una tassa d'indole così generale quale è quella che s'impone sopra la circolazione, sopra i trasporti.

Io francamente di queste leggi non ne conosco; ma, se anche qualcuna ne esistesse, non sarebbe mai tardi per ritornare sulla buona via, perchè quanto più, ripeto, vogliamo tener alto il nostro prestigio, tanto più dobbiamo rispettare fino allo scrupolo i diritti degli altri organi della Costituzione.

L'egregio ministro infine disse, che questa legge aveva già avuto il plauso del Parlamento in altra sessione. Ebbene, tanto meglio per lui! Egli allora può essere sicuro che, portando ancora questa legge al secondo ramo del Parlamento, avrà raggiunto due scopi: l'uno, di ottenere l'approvazione della legge, così come egli la desidera; l'altro di aver rispettato la prerogativa della Camera. Ma che in altra sessione, o peggio in altra legislatura il secondo ramo del Parlamento abbia votato una legge, non mi pare che possa essere una ragione che valga a risolvere (lo si chiami pur così se si vuole), lo scrupolo d'indole costituzionale che io presentai al Senato.

Io quindi sono dispiacente, di dovere, per essere coerente alle mie opinioni, mantenere la proposta di rinviare i due articoli ad un altro progetto di legge speciale.

E, perchè il nostro regolamento vuole che le proposte di soppressione di un articolo si votino, votando contro l'articolo stesso, e siccome le votazioni degli articoli qualche volta avvengono in mezzo ad un po' di disattenzione, così io mi permetto di formulare la proposta mia nel senso che gli articoli 13 e 14 siano rinviati a formare tema di una legge speciale, da sottoporsi in precedenza all'altro ramo del Parlamento.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Innanzi di esporre una nuova considerazione, che deve nel parer mio indurre il Senato a respingere la proposta fatta dal senatore Parenzo, amo ricordare un fatto.

Secondo la legge del 1874, che contempla tutte indistintamente le strade ferrate, si potrebbe sostenere che le tramvie dovessero pagare il 13 per cento sui trasporti a grande velocità di viaggiatori e di merci, ed invece con l'art. 14 si propone che la tassa sia del 2 per cento soltanto, come dispone l'art. 2 della legge stessa per i trasporti a piccola velocità. Di qui appare, che la legge si è voluta interpretare nel senso il più mite possibile, e non si può dire conseguentemente che si tratti di imporre un onere nuovo ai contribuenti.

Dopo ciò, io devo pregare il Senato a considerare il significato del voto che dovrà rendere sulla proposta dell'onor. Parenzo.

Evidentemente il voto del Senato a favore di questa proposta suonerebbe censura contro questo disgraziato ministro, il quale, ricordando, forse inopportunamente i suoi precedenti di senatore, avrebbe commesso un atto offensivo della competenza e delle prerogative che appartengono all'altra Camera, quando si permise di presentare questo disegno di legge alle deliberazioni del Senato. Questo per me è chiaro e non debbo dire di più.

Quanto al rimanente, non mi pare che il collega Parenzo abbia detto cose nuove alle quali dovessi rispondere. Avverto soltanto che si tratta oggi di regolare un servizio il quale procede disordinatamente, senz'altro con ciò io abbia mai pensato a porre in dubbio che in molti casi le tramvie sieno bene accette, e rechino grandi e reali benefici alle popolazioni delle campagne. Questo io non contendo, sebbene sia altrettanto vero che talvolta le tramvie creano una concorrenza alle ferrovie ordinarie che hanno costato somme ingenti al Tesoro dello Stato, e sembra pertanto venuta la volta di sottoporle al pagamento di una mite tassa, quale è quella stabilita per servizi minori. Ad ogni modo, la questione è aperta, e quando si volesse mettere da parte, me lo lasci dire l'onor. Parenzo, meglio varrebbe lasciar cadere

l'intero progetto, con questa nota aggravante che il Senato verrebbe ad ammettere una teorica sempre contrastata in quest'Aula, ed offensiva, a mio credere, della sua alta competenza legislativa.

Del resto il Senato può benissimo far censura al ministro senatore, che ha creduto in questa circostanza di rendere omaggio alle sue alte competenze, ed io mi rasseggerò. Ma infrattanto devo dichiarare anche una volta, che non accetto la proposta dell'onor. Parenzo. Il Senato faccia quello che crede.

PRESIDENTE. L'Ufficio centrale ha nulla da aggiungere?

Senatore FINALI, *relatore*. L'Ufficio centrale ha già espresso il suo avviso; ed io nulla potrei aggiungere a ciò che ha detto eloquentemente l'onor. ministro.

Senatore PARENZO. Domando la parola per fatto personale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare per fatto personale.

Senatore PARENZO. Il fatto personale sta in ciò. Il ministro attribuiva alla mia proposta un significato di censura personale a lui antico senatore, come egli si chiamò, che ha creduto anzi di rendere omaggio al Senato, allargandone le prerogative. Mi perdoni l'onor. ministro, egli sa che, se io appartengo all'opposizione, pure so fare distinzione tra i titolari dell'un Ministero dall'altro, ed essere abbastanza giusto ed equo nell'apprezzare la loro opera personale. Egli sa inoltre quanta stima io gli abbia, e come quindi nel mio discorso non ci possa essere stata l'intenzione di muovergli censura personale.

Egli ha trovato questo progetto di legge già fatto, perchè è stato già presentato e discusso in Senato altre volte, e credo che contenesse anche allora queste proposte, egli quindi, riguardando la questione dal punto di vista del servizio pubblico di cui si tratta, ha creduto di mantenerle. Non posso quindi supporre che egli creda che io abbia voluto farne una questione di rimprovero personale.

E, se il Senato volesse seguire il mio ordine d'idee, il che ormai non spero, visto il terreno in cui il ministro ha portato la questione, sono certo che non intenderebbe punto votare le censure all'onor. Saracco.

Debbo ancora soggiungere, che tutte le considerazioni dell'onor. ministro sulla tenuità dell'imposta e sulla bontà e necessità della legge, non le ho discusse, nè le discuto. Queste sono ragioni di merito delle quali voi, onor. ministro, vi farete forte per sostenere le vostre proposte in una sede più competente, e poi quando le porterete qui potranno anche avere il plauso del Senato.

Se ho toccato alla sfuggita qualche punto della questione di merito, si fu perchè l'onorevole ministro voleva convertire l'istituzione di un'imposta sulla circolazione in una semplice interpretazione di legge esistente.

Ma con questo non intesi di giudicare le sue proposte; dissi soltanto non è questa la sede; rinviandola ad altra sede più competente.

Questo quanto al merito; concludo, ripetendo che le mie parole non hanno avuto punto l'intenzione di muovere censura al ministro dei lavori pubblici.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io debbo dichiarare che non ho posto in dubbio e non dubiterò mai che l'onorevole Parenzo abbia inteso muovere censura alla persona del ministro, ma questi dovrebbe egualmente sentirsi colpito nell'atto da esso compiuto, quando il Senato lo riprovasse.

E qui mi si permetta ricordare che il presente disegno di legge riproduce il testo votato altra volta dal Senato, cosicchè io mi trovo in buona compagnia, e difendendo la mia causa, difendo la sua.

Se il Senato vuole disdirsi, padrone; ma non vorrà, io spero, compiere un atto che dovesse menomare le sue alte prerogative.

PRESIDENTE. Il senatore Parenzo ha fatto una proposta che si potrebbe riassumere in questi termini: Il Senato, rinviando la discussione degli articoli 13 e 14 del progetto di legge, passa all'ordine del giorno.

Tale proposta non è accettata nè dall'Ufficio centrale nè dal ministro.

Chiedo all'onor. Parenzo se la mantiene o la ritira.

Senatore PARENZO. Sarei inclinato a mantenerla; d'altra parte siccome vedo quale è la sorte che spetta alla mia proposta, il principio

a cui la informavo non vorrei che fosse vulnerato da un atto del Senato; e giacchè i miei amici mi invitano a ritirarla, la ritiro.

PRESIDENTE. Dunque è ritirata la proposta del senatore Parenzo; e nessun altro chiedendo la parola sull'art. 13 in discussione, lo pongo ai voti:

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 14.

Tutti i trasporti effettuati sulle tramvie a trazione meccanica, escluse le urbane, saranno soggetti al pagamento della tassa stabilita dalla legge 14 giugno 1874, n. 1945, pei trasporti a piccola velocità.

Senatore DI PRAMPERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore DI PRAMPERO. Il testo della legge 14 giugno 1874, che con l'art. 14 verrebbe con questa legge applicata, non appare dia al Governo facoltà di potere detta tassa riscuotere sotto forma di abbonamento. Eppure giova che tale facoltà venga al ministro conferita.

Vi sono dei percorsi così minimi di tramvia per i quali la tassa del due per cento non sarebbe possibile di poterla attuare singolarmente. Chi conosce le piccole percorrenze delle tramvie, sa che vi sono dei tratti di via pei quali si pagano 10, 20 e 40 centesimi; ora, applicata la tassa del 2 per cento per queste percorrenze, non ci sarebbe modo di poter far pagare al contribuente che percorre questo tratto di tramvia una tassa proporzionata al suo percorso giacchè l'art. 3 della legge 1862, prescrive che il minimo sia di 5 centesimi di tassa. Ne verrebbe che per un percorso di 10 centesimi la tassa sarebbe dal 2 elevata al 50 per cento.

Nello intendimento pertanto di rimediare a questo e ad altri inconvenienti proporrei un piccolo emendamento all'art. 14, cioè di aggiungere questo capoverso:

« Detta tassa, previo accordo, potrà essere riscossa sotto forma di abbonamento ».

Io credo che il Governo vorrà accettare questo emendamento il quale gli permetterà di poter riscuotere anche sotto questa forma la tassa.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Poichè il metodo di riscossione proposto dall'onorevole preopinante non è vietato dalla legge, credo che possa essere sempre applicato. Ma siccome l'aggiunta da esso presentata chiarisce qualunque dubbio, per parte mia, se l'Ufficio centrale non dissente, non ho difficoltà che venga accettata, tanto più che potrà servire al tempo stesso gl'interessi dello Stato e quelli di coloro che esercitano le tramvie.

PRESIDENTE. Leggo l'aggiunta proposta dall'onorevole Di Prampero: « Detta tassa, nel caso di accordo, potrà essere riscossa anche sotto forma d'abbonamento ».

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Consento che espressamente si dica nella legge che si può riscuotere la tassa in via d'abbonamento, purchè rimanga inteso che all'amministrazione si dia modo di applicare correttamente l'articolo della legge in quella parte in cui sanziona la esenzione da tasse, delle tramvie urbane.

Dappoichè è da notare che non tutte le ferrovie hanno ben distinto il loro carattere di urbane od esterne. Gran parte di esse sono miste, cominciano, cioè, e si svolgono entro e nei dintorni della città, e si rannodano poi ad altre città, mediante assai brevi tratti che attraversano la campagna. Ora, per cosiffatte tramvie, essendo prevalente il loro sviluppo dentro la città ed attorno ad essa, deve riconoscersene e rispettersene il carattere di urbane, anche per la parte della campagna; essendochè nei tratti propriamente urbani, si compie la massima parte del movimento; onde, mentre è di tutta evidenza che per tali tratti, anche secondo la lettera della legge, deve ammettersi la esenzione dalla tassa, non può non esonerarsene d'altro canto, poichè l'amministrazione è unica, anche il piccolo tratto esterno.

In ogni caso, in causa della potestà data all'Amministrazione, di esigere la tassa in via di abbonamento, tenendo pur sempre esente di tassa tutta la parte urbana, si dovrà circoscrivere la tassa sulla parte esterna, ove questa abbia notevole sviluppo; e solo su tale parte dovrà cadere l'abbonamento.

Ciò che rilevo, per quanto abbia, forse, piccola importanza per le tramvie esistenti, ne avrà

una veramente massima per le tramvie che si costruiranno in avvenire.

Onde, accettando la proposta del senatore Di Prampero, io vorrei che l'onor. ministro facesse esplicite dichiarazioni sulla interpretazione che intende dare alla disposizione della legge circa al significato e all'estensione della esenzione di tassa sulle tramvie urbane.

Inutile ogni chiarimento per le tramvie che nascono e svolgonsi nella città, esso ha tutta l'importanza per quelle che nascono, svolgonsi nella città, e ad essa principalmente servono, comechè prolunghinsi, nel fine di rannodare altre città, alquanto nelle campagne.

Per coteste linee che si possono dire miste, la legge di esenzione deve avere piena applicazione, se prevale il carattere di urbane; e se non prevale deve mantenersi pur sempre la esenzione per i tratti urbani, salvo a dare carico al resto; e, ad evitare imbarazzi amministrativi, deve esigersi la tassa in via d'abbonamento.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Quando si scrive in legge che le tramvie urbane non sono soggette a tassa, facilmente s'intende che per esse non debba mai verificarsi il caso in cui si debbano tentare gli accordi che l'articolo prevede. Se poi si tratti di tramvie che in parte siano urbane ed in parte suburbane, bisognerà vedere quale sia il carattere prevalente di ciascuna; e così, se una tramvia suburbana, una volta entrata in città ne percorre un buon tratto funzionando come tramvia urbana, in questo caso la parte prevalente sarà certamente la suburbana, soggetta alla tassa che potrà essere riscossa mediante abbonamento, rimanendo sempre esente da ogni imposta quella parte che serve agli usi cittadini. Mi sembra pertanto di essere d'accordo con l'onorevole preopinante, mentre amo dichiarare ancora una volta che accetto volentieri l'aggiunta presentata dal senatore Di Prampero, la quale potrà essere meglio esplicata nel regolamento che spetterà al Governo di preparare per la esecuzione della legge.

PRESIDENTE. Il signor ministro accetta l'emendamento aggiuntivo del senatore Di Prampero che l'Ufficio centrale accetta?

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto.
PRESIDENTE. Nessuno chiedendo la parola, lo pongo ai voti:

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Pongo ora ai voti il complesso dell'articolo 14, così emendato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

TITOLO II.

Ferrovie economiche.

Art. 15.

Le ferrovie economiche verranno concesse per decreto reale sopra proposta del ministro dei lavori pubblici.

Esse possono essere stabilite in sede propria, ovvero in tutto od in parte sopra strade ordinarie con sede separata.

(Approvato).

Art. 16.

Le concessioni di ferrovie economiche non potranno essere fatte per un periodo di tempo eccedente i settant'anni.

(Approvato).

Art. 17.

Lo Stato potrà concorrere nelle spese di costruzione e di esercizio delle ferrovie economiche con sovvenzioni chilometriche, da concedersi con le norme e coi criteri di cui nelle leggi 24 luglio 1887, n. 4785, e 30 giugno 1889, n. 6183, tenuto conto per riguardo alla misura delle sovvenzioni predette, delle agevolanze consentite dalla presente legge a favore dei concessionari.

(Approvato).

Art. 18.

Nell'atto di concessione saranno determinati, sopra la proposta del concessionario, la quantità e il tipo di materiale mobile, di cui dovrà essere provveduta la linea in relazione al servizio cui è destinata. Nei capitolati verranno stabiliti per ciascun caso la velocità dei treni, il numero dei veicoli in rapporto con le condizioni della strada, e le prescrizioni vale-

voli a conciliare la sicurezza dell'esercizio con la razionale economia del medesimo, specialmente per quanto riguarda il numero e le attribuzioni del personale viaggiante e di stazione, la composizione e la circolazione dei treni.

Nell'atto di concessione saranno altresì stabilite le tariffe massime pel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci e del bestiame, le quali non potranno essere superiori a quelle vigenti per le ferrovie principali dello Stato.

(Approvato).

Senatore GADDA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore GADDA. Vorrei pregare l'Ufficio centrale e il ministro a considerare che vi possono essere ferrovie le quali per le loro condizioni esigono una spesa straordinaria di esercizio. Per queste bisognerà accordare delle tariffe speciali, e perciò è necessario che l'articolo lasci libertà al Governo di autorizzare tariffe superiori alle ordinarie, quando si verificassero tali condizioni straordinarie, per esempio per le ferrovie di montagna la tariffa ordinaria non è proporzionata alle spese.

Noi ne abbiamo già in attività parecchie che hanno l'abilitazione ad imporre delle tariffe maggiori a quelle delle principali linee dello Stato. Io quindi pregherei di aggiungere alla redazione dell'articolo le parole *salvo casi speciali*, onde sia libero il Governo di accordare ai concessionari l'attivazione di tariffe speciali nei casi in cui si tratti di ferrovie che sono in condizioni eccezionali. Desidero sentire l'opinione dell'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor senatore Finali relatore.

Senatore FINALI, *relatore*. Questo è uno dei punti che l'Ufficio centrale ha maggiormente studiato; e che per la sua gravità è stato anche argomento della conferenza che abbiamo tenuto coll'onor. ministro, col quale siamo andati concordi in tutto.

È vero che in una delle petizioni, che io accennai due giorni fa, e delle quali poi dovrò rendere conto prima della votazione, è vero che si chiedeva si mettesse *salvo casi speciali*, e si citava che vi sono precedenti della linea Menaggio-Portezza e Ponte Tresa-Luino.

Ma all' Ufficio centrale, e in ciò ha concordato l'onor. ministro, è parso qui pericoloso, siccome è pericoloso sempre allorchè si scrive un principio generale in una legge, ammettere che vi possono essere dei casi speciali, nei quali la legge possa non essere osservata; e sarebbe pericolosissimo investire, in materia come questa, di cotesta facoltà il ministro dei lavori pubblici, il quale non sarà sempre l'onorevole Saracco.

Si propone un'eccezione per *casi speciali*; ma tutti i casi sono speciali: e quando vi siano condizioni speciali, le quali ammetto che in qualche circostanza possano richiedere di superare il limite massimo scritto nell' art. 18, allora la convenzione dovrà essere presentata al Parlamento, il quale riconoscerà se vi sono veramente di quelle circostanze, le quali giustifichino il sorpassare le tariffe normali delle ferrovie ordinarie.

Queste sono le ragioni che hanno indotto l' Ufficio centrale e l'onor. ministro a non accogliere quello che si chiedeva di fare intorno all' art. 18.

Sarei ben contento che un uomo in cui è così alto e prevalente il concetto di governo e di amministrazione, quale è l'onor. mio amico Gadda, fosse soddisfatto o persuaso da queste mie brevi considerazioni.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatose GADDA. Le considerazioni che fa l'on. relatore dell' Ufficio centrale riconosco che sono di una grande importanza, perchè ben comprendo che se si apre una porta a far eccezione alla norma generale si vulnera il concetto della legge; ma d'altra parte siccome l'eccezione c'è nella natura dei fatti che vogliamo regolare; siccome vi sono effettivamente delle strade che esigeranno una spesa straordinaria e speciale; così l'osservazione da me sollevata oggi in Senato, vorrei valesse a stabilire che il Governo in quei casi presenterà un progetto di legge; fosse un impegno morale a provvedere per legge ogni volta che il caso eccezionale si verificherà. Riconosco quindi che lasciare la facoltà al ministro di provvedere di ufficio, anzichè dargli obbligo di domandare il provvedimento con una legge, riconosco, dico, che può essere pericoloso, tanto più che non avremo

sempre la fortuna di avere al Governo un ministro come l'attuale, che interamente ne affida.

Per le considerazioni quindi svolte dall'onorevole relatore dell' Ufficio centrale, io non insisto nella mia proposta.

PRESIDENTE. Nessun altri chiedendo la parola e nessuna speciale proposta essendo stata presentata, pongo ai voti l' art. 18 nel testo che ho letto:

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 19.

Compatibilmente con la sicurezza dell' esercizio si potranno ammettere le fermate in binario corrente, anche senza fabbricati, raddoppi di binarii, scambi, meccanismi, od altro apparecchio, e consentire l'utilizzazione ad uso di stazione di fabbricati privati.

(Approvato).

Art. 20.

L'armamento dovrà esser tale da permettere il passaggio ai veicoli destinati al servizio della linea che forma oggetto della concessione, e delle altre con cui si intenda stabilire un servizio comune.

(Approvato).

Art. 21.

Il concessionario avrà l'obbligo di provvedere al numero di agenti necessario alla conservazione ed alla sorveglianza della strada, in modo da assicurare la libera circolazione dei convogli e la trasmissione dei segnali che verranno adottati.

Nelle ferrovie sulle quali non avvengono incrociamenti di treni, o questi siano invariabilmente stabiliti in date stazioni, agli apparati telegrafici potrà essere sostituito il telefono.

(Approvato).

Art. 22.

Per le ferrovie o tratti di ferrovie economiche in sede propria non vi sarà obbligo della separazione delle proprietà laterali con chiusure stabili o permanenti, ad eccezione delle località ove è bestiame vagante; nonchè nei

luoghi molto frequentati e pericolosi, nei quali la velocità assoluta dei treni non deve mai oltrepassare i trentacinque chilometri all'ora.

(Approvato).

Art. 23.

Lungo le ferrovie in sede propria per provvedere alla vigilanza ed alle cure di buona manutenzione e di sicuro esercizio, debbono erigersi casette o garette di ricovero per guardiani e cantonieri, proporzionate per numero alla importanza del movimento di ciascuna linea, alle particolari sue condizioni, ed alle circostanze locali.

Potranno pure permettersi, là dove, a giudizio dei funzionari tecnici governativi, non si presenti alcun pericolo, la chiusura dei passaggi a livello mediante barriere manovrate a distanza; l'impianto di passaggi privati e pedonali, chiusi e manovrati dagli utenti sotto la loro responsabilità, ed anche la semplice apposizione di tabelle d'avviso ai passaggi poco frequentati, limitando in questo caso la velocità come all'articolo precedente.

(Approvato).

Art. 24.

Quando la velocità dei treni non oltrepassi i trentacinque chilometri all'ora, la distanza dalle case o dalle capanne di legno o di paglia potrà essere ridotta a soli dieci metri.

(Approvato).

Art. 25.

Le domande di concessione, i progetti e i capitoli per le ferrovie sopra strade ordinarie dovranno essere accompagnati dall'approvazione e dal consenso dell'ente proprietario della strada stessa.

Le modificazioni che venissero arrecate andranno pure soggette all'approvazione dell'ente medesimo per quanto lo concerna.

Al collaudo della linea interverrà un delegato dell'ente proprietario della strada.

(Approvato).

Art. 26.

Sarà obbligo del concessionario di una ferrovia, o tratto di ferrovia su strada ordinaria

di provvedere a tutte le spese di adattamento o di sistemazione della strada medesima, che si rendano necessarie durante o dopo la costruzione della ferrovia e per effetto della medesima, non che di provvedere al ripristino a scadenza della concessione, quando non siasi altrimenti pattuito.

(Approvato).

Art. 27.

Alla scadenza della concessione e per i tratti sulla strada ordinaria, l'ente proprietario della medesima subentrerà al concessionario coi diritti medesimi che spettano allo Stato per le ferrovie in sede propria.

Ove vi siano più enti interessati, dovranno preventivamente decidere se intendono costituirsi in Consorzio con le norme della legge 29 giugno 1873, n. 1475, per conservare la ferrovia, oppure richiedere il ripristino della strada di cui era stata concessa l'occupazione: nel primo caso il Governo rappresenterà nel Consorzio quei tratti di strade proprie o di ferrovia in sede propria che verranno a lui devoluti.

(Approvato).

Art. 28.

Alla scadenza del contratto il concessionario non potrà alienare il materiale mobile, nè gli attrezzi e le provviste, che dopo aver fatto la riconsegna della strada agli enti proprietari della medesima.

(Approvato).

Art. 29.

Il Governo potrà esonerare il concessionario di una ferrovia su strada carrettiera dalla preliminare cauzione ed anche dalla definitiva, quando giudichi sufficiente il deposito a garanzia effettuato presso i proprietari della strada.

(Approvato).

Art. 30.

Le facoltà e i diritti consentiti allo Stato dagli articoli 250 e 251 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, s'intenderanno estesi anche agli enti proprietari delle strade occupate con ferrovie economiche.

(Approvato).

Art. 31.

Nel caso di decadenza del concessionario, il Governo dovrà preventivamente interpellare gli enti proprietari delle strade ordinarie, se intendano che abbiano corso le pratiche di cui all'art. 253 della citata legge.

Qualora gli enti predetti si pronunzino per la continuazione ed ultimazione delle opere, è fatta facoltà al Governo di deliberare la nuova concessione per mezzo di licitazione o trattativa privata, semprechè sia andato deserto il primo incanto.

Nel caso che gli enti predetti decidano il ripristino della strada ordinaria, esso dovrà eseguirsi a tutto carico e spesa del concessionario decaduto. In tal caso il Governo non avrà alcun obbligo di risarcire il concessionario per le opere eseguite e le provviste fatte, sia sui tratti percorrenti le strade ordinarie, sia su quelli in sede propria.

(Approvato).

Art. 32.

Nel caso di riscatto da parte dello Stato di una ferrovia sopra strada ordinaria, il medesimo subentrerà al concessionario negli obblighi verso gli enti proprietari della strada.

(Approvato).

Art. 33.

Per le ferrovie su strade ordinarie potranno, con decreto reale, sentiti il Comitato superiore delle strade ferrate ed il Consiglio di Stato, essere delegate alle Amministrazioni provinciali alcune delle funzioni di vigilanza e di riscontro, che per legge competono al Ministero dei lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 34.

La zona libera per il carreggio sulle strade ordinarie da occuparsi con una ferrovia economica, dovrà avere una larghezza non inferiore a metri cinque.

(Approvato).

Art. 35.

La zona predetta sarà separata da quella riservata alla ferrovia nei modi che verranno de-

terminati nell'atto di concessione, tenendo conto delle condizioni speciali della località attraversata.

(Approvato).

Art. 36.

Per le ferrovie o tratti di ferrovie stabiliti sopra strade ordinarie, il limite massimo della velocità assoluta dei treni non potrà oltrepassare i trenta chilometri all'ora.

A traverso gli abitati, nei passaggi a livello e nei tratti comuni con la via carreggiabile, si applicheranno norme speciali di sicurezza, col procedimento prescritto per le tramvie a trazione meccanica.

(Approvato).

Art. 37.

Non sono applicabili alle ferrovie o tratti di ferrovie su strade ordinarie le limitazioni vigenti circa la distanza delle costruzioni di case, capanne o tettoie.

(Approvato).

Art. 38.

Sono applicabili alle ferrovie economiche le disposizioni dell'articolo 9 della presente legge, salvo disposizioni contrarie del capitolato.

(Approvato).

Art. 39.

Gli agenti delle ferrovie economiche su strade ordinarie sono equiparati ad ufficiali di polizia, e dovranno far osservare le prescrizioni del regolamento di polizia stradale.

(Approvato).

Art. 40.

Sulle linee aventi sede propria e nelle loro dipendenze, è proibito a qualsivoglia persona estranea al servizio di introdursi, di circolare o di fermarsi, eccettuati i luoghi delle stazioni destinati per l'accesso ai convogli o per la spedizione delle merci, le traversate a livello nel tempo in cui per opera del personale delle strade ferrate sono tenute aperte, ed i passaggi privati e pedonali, d'introdurvi animali e di farvi circolare o stanziare vetture o macchine estranee al servizio.

Tale divieto non è applicabile ai funzionari amministrativi o politici, agli agenti della forza pubblica, della sicurezza pubblica e dell'Amministrazione delle finanze dello Stato che verranno indicati dal Ministero dei lavori pubblici, il quale determinerà pure, intesi i concessionari, le opportune misure di precauzione.

(Approvato).

Art. 41.

Ai prodotti di quei treni viaggiatori che l'esercente organizzasse con l'annuenza del Governo per servizi suburbani delle grandi città, o per servizi locali, od in occasione di mercati d'importanza, con velocità di corsa non eccedente trenta chilometri all'ora e con modalità speciali di servizio, in sostituzione della tassa erariale del 13 per cento sul prezzo di trasporto, sarà applicata quella per i trasporti a piccola velocità.

(Approvato).

Art. 42.

È fatta facoltà al Governo di accordare ad altre ferrovie pubbliche l'applicazione in tutto o in parte delle norme d'impianto e d'esercizio ed altre facilitazioni ammesse per le ferrovie economiche.

(Approvato).

Senatore RIBERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore RIBERI. Approvo l'art. 42, poichè vi sono ferrovie o tronchi di ferrovie che si stanno costruendo i quali hanno una scarsissimo reddito e che potranno aumentarlo valendosi delle facilitazioni fatte loro da questa legge. Domando però un chiarimento, ed è questo: se le Società ferroviarie potrebbero, in virtù di questo articolo, essere esonerate dagli obblighi loro imposti dalle convenzioni ferroviarie, o capitolati?

SARACCO, ministro dei lavori pubblici. Ritengo assolutamente di no.

Dato l'oggetto di questo disegno di legge, stanno ferme tutte le disposizioni delle convenzioni.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'art. 42:

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

TITOLO III.

Disposizioni comuni o transitorie.

Art. 43.

Le domande di concessione per le ferrovie economiche e quelle per l'autorizzazione dell'esercizio delle tramvie a trazione meccanica, dovranno essere accompagnate dai documenti indicati nell'art. 244 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n. 2248.

Per le ferrovie economiche che dovranno stabilirsi, in tutto o in parte, sopra strade ordinarie e per le tramvie sarà da fornire la prova, che sia stato accordato il consenso dall'ente proprietario della strada, e presentando l'atto di concessione del suolo stradale.

Quando le strade da occupare da una ferrovia economica, o da una tramvia, siano di spettanza di enti diversi, si stabiliranno dei Consorzi con le norme fissate dalla legge del 29 giugno 1873, n. 1475.

Le Province, i Comuni e gli altri Corpi morali, quando vi concorra l'interesse locale, potranno accordare sussidi alle ferrovie economiche, preferibilmente in forma di sovvenzione chilometrica, da decorrere dal giorno in cui la linea sarà aperta all'esercizio; ferma l'osservanza dell'art. 2 della legge 23 giugno 1894 n. 340.

È loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico.

(Approvato).

Art. 44.

Gli enti proprietari della strada da occuparsi per lo impianto delle ferrovie economiche o delle tramvie, dovranno esigere dai concessionari un deposito a garanzia degli obblighi assunti da costoro, e potranno anche pretendere il pagamento di un canone, od una compartecipazione ai prodotti.

(Approvato).

Art. 45.

Alle tramvie a trazione meccanica, ed alle ferrovie economiche, qualunque ne sia il tipo, è accordato il diritto della espropriazione a causa di pubblica utilità, da esercitarsi in conformità delle relative leggi.

(Approvato).

Art. 46.

I concessionari di ferrovie stabilite sopra strade ordinarie e gli esercenti delle tramvie, non potranno pretendere alcun compenso, quando siano obbligati a sospendere temporaneamente l'esercizio per provvedere alla manutenzione, riparazione e sistemazione delle strade stesse, e dovranno al bisogno rimuovere il binario.

Essi sono, inoltre, obbligati alla manutenzione, a proprie spese, della zona occupata dal binario, e per le tramvie fino a metri 0.50 dalla rotaia interna verso l'asse della strada, compresi i manufatti e le opere d'arte, anche se di terzi proprietari, e salvo le convenzioni speciali.

(Approvato).

Art. 47.

In caso che altri concessionari di ferrovie o di tramvie non concorrenti intendano valersi di qualche tratto di linea già concessa o costruita, potrà il Governo, riconoscendolo conveniente, pel relativo esercizio, rendere obbligatorio l'uso promiscuo di quel tratto, dietro compenso da stabilirsi dal Governo stesso.

È riservata all'amministrazione governativa la facoltà di permettere attraversamenti a livello fra diverse ferrovie o tramvie, e di stabilirne le condizioni.

(Approvato).

Art. 48.

I concessionari di ferrovie economiche e di tramvie saranno obbligati al trasporto gratuito delle corrispondenze *postali*, ed a fare eseguire dai loro agenti il ricevimento e la consegna di esse nelle singole stazioni.

Lo stesso obbligo di trasporto avranno per i pacchi postali, mediante il corrispettivo di centesimi otto per pacco *fino a* tre chilogrammi, e di centesimi dodici per pacco da *tre a* cinque chilogrammi. Quando sia aumentato il limite massimo del peso attualmente ammesso per i pacchi postali, detto corrispettivo sarà aumentato di centesimi due per ogni chilogrammo in più, senza pregiudizio delle speciali convenzioni attualmente esistenti.

(Approvato).

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola. PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. Intorno a quest'articolo 48 che è l'ultimo sul quale si sono proposti degli emendamenti, l'Ufficio centrale, di accordo col signor ministro, ne proporrebbe altri due lievissimi, all'intento di rimuovere il pericolo di future contestazioni.

Il primo è che alle parole scritte nel primo paragrafo « saranno obbligati al trasporto gratuito », vi si sostituisca: « saranno obbligati al trasporto ed allo scambio gratuito ».

E nel secondo paragrafo dove è detto: « lo stesso obbligo di trasporto... » si sopprimano le parole « di trasporto » per comprendervi tutti gli obblighi espressi nel paragrafo precedente.

Questi due lievi emendamenti sono concordati, come ho già detto, col signor ministro.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, il signor relatore propone due emendamenti all'art. 48, che già il signor ministro dei lavori pubblici ha accettato.

Il primo è il seguente:

Nel primo paragrafo alle parole « obbligato al trasporto » si aggiungano le parole « ed allo scambio ».

Chi approva l'aggiunta di queste parole è pregato di alzarsi.

(Approvato).

L'altro emendamento è questo:

Nel secondo paragrafo dove è detto « Lo stesso obbligo di trasporto » si sopprimano le parole « di trasporto ».

Chi approva le parole « di trasporto » è pregato di alzarsi.

(Non sono approvate).

Pongo ai voti l'art. 48 così emendato.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 49.

Tutte le tramvie esistenti all'atto della promulgazione della presente legge cadranno sotto la osservanza delle disposizioni in essa contenute, in quanto non siano contrarie ai diritti esplicitamente acquisiti in forza dei patti contrattuali, o non alterino le condizioni delle vigenti concessioni.

I concessionari dovranno sottoporre le loro

tariffe vigenti all'approvazione del proprietario della strada e dichiarare, entro un anno, se intendono che le loro linee sieno considerate quali tramvie, o classificate fra le ferrovie economiche.

Questa classificazione avrà luogo in seguito ad una visita di appositi delegati del Governo, ed inteso il comitato superiore delle strade ferrate: e sarà seguita dalla stipulazione di speciale atto a modificazione della concessione esistente.

Spirato il termine di un anno, senza che il concessionario abbia fatto l'opzione, il Governo provvederà d'ufficio alla classificazione delle tramvie nei modi indicati nel paragrafo precedente.

Nello stesso termine e cogli stessi procedimenti i concessionari di ferrovie pubbliche potranno chiedere che queste siano classificate tra le economiche.

(Approvato).

Art. 50.

Con appositi regolamenti da approvarsi con decreto reale saranno stabilite le norme e le modalità di costruzione e di esercizio delle tramvie a trazione meccanica, e sarà provveduto alle modificazioni occorrenti al regolamento ferroviario approvato con regio decreto del 31 ottobre 1873, n. 1687, per coordinarlo alle disposizioni della presente legge sulle ferrovie economiche.

Senatore SAREDO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SAREDO. Premetto che io sono poco favorevole in generale alla solita disposizione finale che si trova nelle leggi, con la quale è detto che il Governo del Re è autorizzato a fare un regolamento per l'esecuzione della legge.

Poichè il potere regolamentare del Governo del Re è nell'art. 6 dello Statuto, quel solito articolo finale a me pare veramente un pleonasma. Ma se non fosse che un pleonasma il male sarebbe piccolo. Il guaio è che questi regolamenti che sono fatti in virtù di questa disposizione che si aggiunge ordinariamente alle leggi vengono poi considerati come *regolamenti legislativi*, poichè si dice che furono fatti in virtù di una delegazione legisla-

tiva; sicchè si verifica sovente che in questi regolamenti vi sono disposizioni che modificano la legge, si va innanzi alle autorità giudiziarie od amministrative, e vi sentite dire: - Ma è regolamento legislativo; è fatto in virtù di una disposizione legislativa che autorizza il Governo del Re a farlo, non è uno dei regolamenti ordinari di cui si parla all'art. 6 dello Statuto; ma è un regolamento che ha forza di legge. - E infatti nella giurisprudenza delle Corti supreme e (mi duole doverlo dire) anche al Consiglio di Stato si sente questa unione di parole *regolamento legislativo* le quali (mi si permetta di dirlo) stridono a trovarsi assieme.

Io dichiaro quindi, che in massima sono contrario a questi articoli finali delle leggi; ma venendo poi all'art. 50 del presente disegno di legge, io, d'accordo coll'Ufficio centrale, e col consenso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, propongo che venga soppresso.

Che cosa dice quest'articolo?

« Con appositi regolamenti da approvarsi con decreto reale saranno stabilite le norme e le modalità di costruzione e di esercizio delle tramvie a trazione meccanica, e sarà provveduto alle modificazioni occorrenti al regolamento ferroviario approvato con regio decreto del 31 ottobre 1873, n. 1687, per coordinarlo alle disposizioni della presente legge sulle ferrovie economiche ».

Ora, è già nella competenza del Governo del Re di fare questi regolamenti. E tanto è più necessario che venga esercitata questa competenza dal potere esecutivo in quanto occorre di fare spesso ai regolamenti quelle modificazioni che l'esperienza suggerisce; per cui, se ogni volta che si ha da modificare un articolo di regolamento si dovesse venire ad una legge, per la difficoltà di mettere in moto la macchina legislativa, si finirebbe per immobilizzare le disposizioni dei regolamenti medesimi.

Ma, come l'ho detto, non è necessario dare al Governo del Re una facoltà che gli è già concessa dall'art. 6 dello Statuto.

Anche la seconda parte di questo articolo « sarà provveduto alle modificazioni occorrenti al regolamento ferroviario approvato ecc. ecc. » non è felice.

Il Governo ha di pien diritto la facoltà di coordinare i regolamenti come ha la facoltà

LEGISLATURA XIX — 1^a SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 NOVEMBRE 1895

di farne: e se nei regolamenti vigenti vi saranno contraddizioni con la legge nuova il Governo non solo può, ma deve coordinarli alla legge.

Quindi io, d'accordo col ministro e coll' Ufficio centrale, ho l'onore di proporre al Senato la soppressione di questo articolo. (*Bene*).

PRESIDENTE. Il signor senatore Saredo propone la soppressione dell' art. 50, soppressione accolta dall' Ufficio centrale e dal ministro, per dichiarazione fatta da lui.

Pongo ai voti l' art. 50.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

PRESIDENTE. Leggo l' art. 51 che ora diviene 50.

Art. 50.

Per le tramvie e ferrovie economiche contemplate nella presente legge rimangono in vigore, per quanto sieno ad esse applicabili e non derogate dai precedenti articoli, le disposizioni della legge 20 marzo 1865, n. 2248.

(Approvato).

Questo progetto di legge si voterà a scrutinio segreto in altra seduta.

Relazione delle petizioni relative al progetto di legge testè discusso.

PRESIDENTE. Invito ora il signor relatore a riferire sulle petizioni trasmesse all' Ufficio centrale riguardanti questo progetto di legge.

Senatore FINALI, *relatore*. Procurerò di farlo in modo breve.

Le petizioni più importanti sono due. Una è dell' Unione delle ferrovie italiane, d' interesse locale, e questa petizione è firmata dai rappresentanti di diciannove linee ferroviarie di tutte le parti d' Italia centrale, meridionale e settentrionale, rappresentano tutte insieme uno sviluppo di un migliaio di chilometri.

In questa petizione c' erano dimande che sono parse accettabili in tutto od in parte all' Ufficio centrale, riguardanti la velocità, i diritti di espropriazione, ed altre modalità; e ne ha tenuto conto nei dodici emendamenti che ha proposti al primitivo progetto al quale essa riferendo nel mese di luglio non aveva proposto alcun emendamento.

Un' altra petizione era fatta dall' Associazione tramviaria italiana, la quale rappresenta uno sviluppo complessivo di 2270 chilometri di ferrovia. Minori erano le osservazioni e le dimande di questa Associazione; e di queste l' Ufficio centrale, consentente il ministro propose di accoglierne, ed il Senato ne ha approvate alcune; altre invece non ha creduto poterle accogliere.

Le Camere di commercio di Alessandria e Pisa hanno fatto adesione all' una ed all' altra petizione; quella di Livorno alla Ferroviaria, quella di Firenze e di Torino alla Tramviaria, aggiungendosi da quella di Torino alcune sue proposte.

Le Camere di commercio di Udine, Bari e Bergamo o facevano generica adesione per telegramma alla petizione tramviaria, o chiedevano che le tramvie non andassero soggette alla tassa del 2 per cento sullo insieme dei loro prodotti.

Così pure la città di Milano ha fatto istanza riguardante le tramvie urbane, ragionando, soprattutto, sopra una condizione specialissima che ha la città di Milano, vale a dire d' avere essa provveduto o d' essere in punto di provvedere all' istituzione in tutta la città di un completo sistema di tramvie elettriche che essa poi dà ad esercitare ad una Compagnia.

Ad alcune delle sue dimande si apponevano considerazioni tecniche e di ordine pubblico riguardanti la competenza e la sorveglianza del Governo nell' impianto e nello esercizio delle tramvie, per garentire la pubblica sicurezza, e l' incolumità dei cittadini. Come si sono osservate sin' ora, è parso che senza inconvenienti possono continuare ad osservarsi le norme ora vigenti, anche in avvenire.

Ma la domanda fondamentale della città di Milano riguardava soprattutto la tassa del due per cento sui trasporti delle sue tramvie; ora siccome abbiamo escluso nell' art. 14 le tramvie urbane, questa istanza resta soddisfatta nella parte sua essenziale. Le altre domande facevano, a dir così, contorno a questa.

Così ho reso conto delle petizioni, non credendo anche per l' ora tarda in cui siamo di dover ragionare partitamente di tutte le parti che noi abbiamo creduto di poter o non poter accogliere.

Le parti che noi abbiamo accolto risultano

dagli emendamenti, che noi abbiamo avuto l'onore di proporre al Senato e il maggiore onore di vederli approvati dal Senato stesso.

Sul resto vi proponiamo di passare all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Prego dirmi i numeri delle petizioni sulle quali ha riferito.

Senatore FINALI, *relatore*. Posso dargliene di tutte, escludendo i telegrammi, che non sono vere petizioni e non hanno numero.

Ecco il numero di queste petizioni: 15, 16, 17, 18, 19, 20 e 21.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito l'onorevole relatore che ha riferito sulle petizioni riferentisi al progetto di legge trasmesse al Senato e testè discusso ha detto che ad una parte di queste petizioni l'Ufficio centrale aveva creduto di fare ragione cogli emendamenti proposti alla legge, e per l'altra parte propone l'ordine del giorno puro e semplice.

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Così sono esaurite anche le petizioni che si riferivano a questo progetto di legge.

Lunedì alle ore 15 seduta pubblica col seguente ordine del giorno.

I. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Procedimento speciale in materia di contravvenzioni;

Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche.

II. Discussione del progetto di legge:

Espropriazioni e consorzi minerari.

La seduta è sciolta (ore 18 e 30).