

LXXXV.

TORNATA DEL 22 FEBBRAIO 1892

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — *Omaggi — Votazioni a scrutinio segreto dei disegni di legge discussi nelle sedute precedenti — Discussione del progetto di legge sull'esercizio dei telefoni — Approvazione di tutti gli articoli del progetto — Parlano sugli articoli 3, 5 e 6 il senatore Lóvera, il ministro dei lavori pubblici, ed il relatore senatore Saracco — Discussione del disegno di legge: Convenzione con le Società esercenti le strade ferrate per il servizio di navigazione fra Reggio e Messina in corrispondenza coi treni ferroviari — Osservazioni del senatore Majorana-Calatabiano relatore ed approvazione di un ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale, previa dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici — Approvazione degli articoli del progetto — Parla sull'art. 8 il senatore Baccelli, cui rispondono il senatore Sprovieri ed il ministro dei lavori pubblici — Discussione del disegno di legge: Autorizzazione alle provincie di Aquila, Bergamo ed altre dieci di eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1892 il rispettivo limite medio del triennio 1884-85-86 — Rinvio dell'articolo unico del progetto alla votazione a scrutinio segreto — Approvazione dopo osservazioni del senatore Manfrin ff. di relatore del progetto di legge: Abolizione delle servitù di legnatico nel territorio di Tatti (Massa Marittima); e successivamente del disegno di legge: Vendita ai comuni di Cornuda, Cessalto e Chiarano dei boschi Fagarè, Olmè e San Marco di Campagna in provincia di Treviso, dopo approvazione di un ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale — Inversione dell'ordine del giorno — Risultato di votazioni a scrutinio segreto.*

La seduta è aperta alle ore 2 e $\frac{1}{4}$ pom.

E presente il presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri: più tardi intervengono i ministri dei lavori pubblici, della pubblica istruzione, della marina e il sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.

Il senatore, *segretario*, CENCELLI dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

Omaggi.

Lo stesso senatore, *segretario*, CENCELLI legge: Fanno omaggio al Senato:

Il signor ministro delle finanze, dell' *Annuario amministrativo dei Ministeri delle finanze e Tesoro per l'anno 1892*;

Il presidente del regio Istituto d'incoraggiamento di Napoli del *Volume IV (serie IV) degli atti di quell'Istituto*;

Il prof. A. Di Vestea di una sua pubblicazione intitolata: *La ricerca del Gittaione*;

Il direttore della regia Università di Bologna dell' *Annuario di quella regia Università per l'anno accademico 1891-92*;

Il signor Vincenzo De Vit di una sua pubblicazione intitolata: *Della via tenuta dai Cimabri per calare in Italia*;

Il senatore Fedele Lampertico, di un opuscolo contenente *Alcune lettere a lui dirette dal senatore Pietro Paleocapa*.

Votazioni a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: *Votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:*

Organici, stipendi e tasse per gl'istituti d'istruzione secondaria classica;

Modificazioni alla legge sulla costruzione e sistemazione delle strade comunali obbligatorie;

Dichiarazione di pubblica utilità delle opere di prosciugamento della riva sinistra del fiume Ticino, con facoltà al comune di Sesto Calende d'imporre un contributo alle proprietà fronteggianti;

Modificazioni alla legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Si procede all'appello nominale.

Il senatore, *segretario*, CORSI fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte.

Prego i signori senatori di recarsi ai loro posti.

Discussione del progetto di legge: « Sull'esercizio dei telefoni » (N. 120).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: *Sull'esercizio dei telefoni*.

Domando al signor ministro dei lavori pubblici se accetta che si apra la discussione sul progetto modificato dall'Ufficio centrale, o se mantiene il proprio.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto che la discussione si apra sul progetto dell'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. Prego il signor senatore, segretario, Corsi, di dar lettura del progetto dell'Ufficio centrale.

Il senatore, *segretario*, CORSI legge:

(Vedi stampato n. 120-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

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

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

È libero a chiunque di stabilire per proprio uso esclusivo comunicazioni telefoniche nei propri fondi, purchè i fili non passino sopra o sotto il suolo pubblico o la proprietà altrui.

Nessun'altra comunicazione telefonica può essere stabilita senza chiedere ed ottenere la concessione del Governo.

I modi e le forme per domandare ed ottenere queste concessioni saranno fissati nel regolamento.

(Approvato).

Art. 2.

La concessione potrà essere revocata in caso d'inosservanza degli obblighi con essa imposti e delle disposizioni della presente legge.

Quando ha luogo questa revoca della concessione niun diritto spetta al concessionario perchè venga rilevato il materiale della sua rete telefonica.

(Approvato).

Art. 3.

Il Governo potrà esercitare direttamente comunicazioni telefoniche o accordare altre concessioni nello stesso Comune, quando lo giudichi d'interesse pubblico e l'attuale concessionario si rifiuti ad ampliare o migliorare il servizio, in conformità degli inviti che riceverà dal governo.

Senatore LOVERA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore LOVERA. L'art. 3 della legge sui telefoni, che stiamo discutendo, prevede il caso in cui il Governo possa accordare, nello stesso comune, più concessioni a diverse Società; e questo caso che la legge prevede per l'avvenire, si verifica già in alcune città come a Roma, dove abbiamo due società telefoniche.

Ora pare a me che ciò essendo, sia in potenza per l'avvenire, sia già in fatto pel presente sarebbe forse bene che la legge prevedesse un tal caso, e stabilisse che quando esso si verifici, sia fatto obbligatorio il servizio cumulativo fra le varie Società concessionarie.

Mi pare che quando ciò non fosse stabilito, i vantaggi che presenta il servizio telefonico andrebbero in gran parte perduti, inquantochè gli abbonati ad una linea, non potrebbero corrispondere che con gli abbonati della linea stessa e non con quelli delle altre linee.

Accennato così ad un miglioramento che mi pare si potrebbe introdurre nella legge, io domando senza fare proposte formali, all'Ufficio centrale ed all'onor. ministro se non credono che sia il caso di introdurre in questa legge una disposizione nel senso da me indicato, così come d'altronde vedo che è già preveduto ed in parte provveduto pel caso in cui in un comune nel quale vi siano linee comunali, faccia pur capo una rete intercomunale, nel qual caso l'art. 13 dispone che debbano essere collegati fra di loro i due Uffici centrali, ciò che implica se non prescrizione tassativa, ciò che sarebbe meglio, almeno possibilità di servizio cumulativo.

Pare a me che una disposizione di questo genere, completata coll'obbligatorietà del servizio cumulativo, o in questo stesso articolo 3 od in quell'altro che l'Ufficio centrale ed il signor ministro credessero più opportuno, potrebbe essere introdotta utilmente per il caso di coesistenza nello stesso comune di due o più linee semplicemente comunali.

Senatore SARACCO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO, *relatore*. L'avvertenza dell'onorevole senatore Lovera mi pare degna di essere presa in considerazione, ma non crederei che occorra farne parola in questo stesso disegno di legge.

Poichè sta scritto nell'art. 1, che il Governo fisserà nel regolamento le condizioni delle concessioni, basterebbe a mio avviso, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici volesse prendere impegno di esaminare più ampiamente la cosa, e tuttavolta che crederà di accordare una seconda concessione in uno stesso Comune, voglia imporre ai due concessionari l'obbligo del servizio cumulativo.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. L'obbietto a cui mira l'art. 3, è innanzi tutto quello

di impedire che essendovi una concessione, ed il pubblico non essendo ben servito, se ne possa dare un'altra.

L'Ufficio centrale con molta opportuna ha voluto anche chiarire il carattere di questa seconda concessione ed ha detto « interesse pubblico » correzione che ho accettato volentieri.

L'art. 3 mira innanzi tutto all'avvenire. I casi di cui parla l'onor. Lovera, riguardano lo stato presente; rispetto a questo stato ha osservato benissimo il relatore dell'Ufficio centrale ed io mi associo a lui, che il Governo cercherà o coi capitoli o con le concessioni esistenti di prendere tutti quegli accordi che possono giovare a rendere il servizio delle due concessioni utile agli abbonati. Ma quanto a farne oggetto di una disposizione legislativa, siccome, ripeto, l'art. 3 mira all'avvenire e siccome pel presente bisognerà sempre agire caso per caso, io prendo impegno di studiare l'argomento e di trovare caso per caso le soluzioni che saranno più convenienti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor senatore Lovera.

Senatore LOVERA. Io mi dichiaro completamente soddisfatto delle risposte del relatore dell'Ufficio centrale e delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, il quale ha preso impegno che alla lacuna da me segnalata sarà provveduto o nel regolamento, o caso per caso nei capitoli, poichè lo scopo che io aveva di mira sarà così ugualmente raggiunto. Aggiungerò ancora che io credo opportuno che ad assicurare che tale scopo sia raggiunto, intervenga il Governo, perchè sebbene mi si possa obiettare che trattasi di cosa che riguarda i rapporti fra società e società nei quali non deve entrare il Governo, io per parte mia sono invece di opinione che quando si tratta di cosa di grande interesse pubblico non conviene rimettersi ciecamente a quello che possono fare le società concessionarie, ma è bene che il Governo vegli e provveda perchè il servizio pubblico sia fatto come è necessario, e come è richiesto dagli interessi del pubblico.

Non ho altro da aggiungere bastandomi, lo ripeto, l'impegno preso dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, pongo ai voti l'art. 3, come è stato letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 4.

La concessione di linee telefoniche può farsi ad uso privato o ad uso pubblico, per servizio comunale o per servizio intercomunale.

Le concessioni di linee telefoniche ad uso privato sono limitate alla corrispondenza tra fondi del medesimo concessionario, o tra fondi di uno e fondi di altro concessionario. Esse non possono farsi servire ad uso pubblico, nè venir poste in comunicazione con altre linee telefoniche pubbliche o private.

La durata delle concessioni delle linee telefoniche ad uso privato è stabilita dal Governo nel decreto di concessione.

(Approvato).

Art. 5.

I concessionari di linee telefoniche possono far passare i fili senza appoggio sia al di sopra delle proprietà pubbliche e private, che dinanzi a quei lati di edifici, ove non siano finestre od altre aperture praticabili a prospetto.

I fili devono essere collocati in guisa da non impedire al proprietario il libero uso della cosa propria, secondo la sua destinazione.

Il proprietario ha sempre facoltà di fare nel fondo suo qualunque innovazione, ancorchè questa importi la rimozione, o il diverso collocamento dei fili telefonici, nè per questo è tenuto ad alcuna indennità.

In ogni altro caso per il passaggio e l'appoggio dei fili telefonici è necessario il consenso del proprietario. Però la servitù di appoggio o di occupazione delle proprietà, così private che pubbliche, può sempre essere imposta con decreto del prefetto, a senso della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sotto l'osservanza delle disposizioni seguenti.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Preghe-
rei l'Ufficio centrale di trasferire il terzo alinea
« Il proprietario ha sempre facoltà di fare nel

suo fondo, ecc. » dall'art. 5 all'art. 6 dopo il quarto alinea.

La ragione è questa: l'art. 5 contiene un caso, cioè che non vi sia luogo nè ad una domanda formale, nè ad indennità.

L'art. 6. invece si applica al caso in cui occorra possibilmente dare un'indennità al proprietario.

Mettendo l'alinea dell'art. 5 all'art. 6, si viene a comprendere entrambi i casi.

Per l'euritmia legislativa forse come enunciazione di principio starebbe bene nell'art. 5; ma come potrebbe sorgere qualche dubbio che i casi nei quali si verifica l'indennità nell'articolo 6, non siano compresi nella disposizione dell'alinea, io pregherei l'Ufficio centrale di consentire a questo trasferimento.

Senatore SARACCO, *relatore*. L'Ufficio centrale acconsente, e così questo paragrafo sarà restituito all'articolo successivo e formerà il penultimo capoverso dell'art. 6.

PRESIDENTE. Allora rileggo l'articolo 5 come rimane.

Art. 5.

I concessionari di linee telefoniche possono far passare i fili senza appoggio sia al di sopra delle proprietà pubbliche e private, che dinanzi a quei lati di edifici, ove non siano finestre od altre aperture praticabili a prospetto.

I fili devono essere collocati in guisa da non impedire al proprietario il libero uso della cosa propria, secondo la sua destinazione.

In ogni altro caso per il passaggio e l'appoggio dei fili telefonici è necessario il consenso del proprietario. Però la servitù di appoggio o di occupazione delle proprietà, così private che pubbliche, può sempre essere imposta con decreto del prefetto, a senso della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sotto l'osservanza delle disposizioni seguenti.

Pongo ai voti questo articolo come è stato modificato.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

PRESIDENTE. Leggo l'art. 6 completato col paragrafo terzo tolto dal quinto.

Art. 6.

La domanda sarà rivolta direttamente al prefetto ed accompagnata da un piano descrittivo dei luoghi e delle opere da eseguirsi insieme all'offerta dell'indennità, che possa esser dovuta al proprietario.

Il prefetto, sentite le parti in contraddittorio, ed inteso il parere dell'ufficio del Genio civile, ordina il pagamento della somma offerta ed accettata od altrimenti convenuta, e, nel caso di dissenso, di quella che verrà stabilita dall'ufficiale del Genio civile; ed in seguito a dimostrazione dell'eseguito pagamento o deposito delle somme anzidette, autorizza il passaggio e l'appoggio sulle proprietà private e pubbliche dei fili della linea telefonica.

La servitù deve essere costituita in modo da riescire la più conveniente allo scopo e la meno pregiudizievole alla proprietà servente, avuto anche riguardo alle condizioni delle proprietà vicine.

Contro il decreto del prefetto è ammesso il ricorso ai termini dell'art. 3 della legge sul contenzioso amministrativo 20 maggio 1865, n. 2248, allegato E, salvo sempre agli interessati il diritto di impugnare davanti all'autorità giudiziaria la stima fatta dall'ufficiale del Genio civile.

Il proprietario ha sempre facoltà di fare nel fondo suo qualunque innovazione, ancorché questa importi la rimozione o il diverso collocamento dei fili telefonici, nè per questo è tenuto ad alcuna indennità.

I comuni e le provincie non possono esigere, per le concessioni di linee telefoniche, canoni, vantaggi o privilegi all'infuori di quelli consentiti dalla presente legge.

Senatore SARACCO, *relatore*. D'accordo col signor ministro si vorrebbe proporre una leggera modificazione al primo comma dell'art. 6 il quale direbbe così:

« La domanda sarà rivolta direttamente al prefetto ed accompagnata da un piano descrittivo dei luoghi e delle opere da eseguirsi insieme all'offerta dell'indennità, quando questa sia dovuta ».

PRESIDENTE. Allora il primo comma invece di finire con le parole « che possa essere dovuta

al proprietario » termina colle altre: « quando questa sia dovuta ».

Chi approva l'articolo 6 con questa modificazione al primo alinea è pregato di alzarsi.
(Approvato).

Art. 7.

Quando è necessario di collocare lateralmente o sul davanti, od appoggiare fili telefonici a monumenti pubblici o che abbiano un merito artistico o storico, devono prescriversi i modi per rimuovere da essi ogni danno e per conservarne l'effetto.

(Approvato).

Art. 8.

Ciascuna concessione di linea telefonica ad uso pubblico non può durare più di 25 anni, ma è riservata al Governo la facoltà di procedere al riscatto dopo 12 anni dalla data del decreto di concessione o del provvedimento prefettizio di cui all'art. 6 ove questo occorra, e previo l'avviso di un anno.

Il riscatto comprende la cessione di tutti i materiali e gli apparecchi delle linee e degli uffici e la sostituzione dello Stato in tutti i diritti del concessionario, anche verso i terzi.

Il prezzo del riscatto sarà determinato di comune accordo e, mancando l'accordo, da tre arbitri scelti uno dal Governo, uno dal concessionario, il terzo dal presidente del tribunale, i quali giudicheranno inappellabilmente.

Tale prezzo non potrà in verun caso oltrepassare la somma che corrisponderà al reddito netto medio dei precedenti tre anni di esercizio moltiplicato pel numero degli anni per cui dovrebbe ancora durare la concessione. Il reddito netto si calcolerà sottraendo dal reddito lordo le spese generali, le tasse ed il costo dell'esercizio.

Il Governo potrà prendere possesso della rete che vuole riscattare, senza attendere che il prezzo del riscatto sia stato determinato.

(Approvato).

Art. 9.

Al termine della concessione di ogni comunicazione telefonica ad uso pubblico, essa, con

tutto il materiale e con tutti gli apparecchi, diventa proprietà dello Stato senza pagamento di alcun corrispettivo.

(Approvato).

Art. 10.

Ciascun concessionario di linee telefoniche ad uso privato paga ogni anno allo Stato un canone fisso di L. 20 per ogni circuito di comunicazione e di L. 5 per ogni stazione in più di due, aggiungendo inoltre un solo diritto proporzionale di L. 3 per chilometro o frazione di chilometro oltre i primi tre chilometri di linea.

Il canone fisso si può aumentare fino alla metà della tariffa d'abbonamento al telefono pubblico (art. 16, lett. a) se la comunicazione è stabilita in locali di uso pubblico.

(Approvato).

Art. 11.

I concessionari di comunicazioni telefoniche ad uso pubblico per l'interno di un comune, o per un gruppo di comuni contigui e allacciati ad un solo ufficio centrale, pagano ogni anno allo Stato un canone corrispondente al 10 per cento delle quote dovute dagli abbonati in base alla tariffa comune, senza tener conto di alcun ribasso speciale non consentito dalla presente legge. Pagano inoltre L. 50 annue per ciascun posto telefonico pubblico.

(Approvato).

Art. 12.

Per l'esercizio telefonico intercomunale che sia fatto con linee ed apparati propri del concessionario, questi paga allo Stato un annuo canone corrispondente al 5 per cento del prodotto lordo.

Quando all'impianto ed alla manutenzione delle linee telefoniche intercomunali provvede il Governo, esso riscuote la intera tassa della corrispondenza intercomunale.

(Approvato).

Art. 13.

Quando il Governo lo richieda, il concessionario di una comunicazione telefonica comu-

nale per uso pubblico deve collegare il proprio ufficio centrale coll'ufficio della rete intercomunale che faccia capo allo stesso comune. In questo caso le spese, la manutenzione e l'esercizio del collegamento sono a carico del concessionario della rete comunale; ma tanto quanto il Governo possono esigere dagli utenti delle rispettive reti una sopratassa non superiore però del 5 per cento sulle tariffe.

(Approvato).

Art. 14.

Il concessionario di una linea telefonica intercomunale ad uso pubblico deve garantire la integrità del provento annuale medio percepito dallo Stato, per telegrammi privati scambiati fra le località da collegarsi per telefono.

Il provento medio annuale sarà computato sui prodotti del triennio precedente la concessione.

Il concessionario però non è obbligato a compensare la diminuzione dovuta a modificazione della tariffa telegrafica, od a casi di forza maggiore, per cui siano scemati tanto i proventi del telegrafo che quelli del telefono.

(Approvato).

Art. 15.

Vanno esenti dal pagamento d'ogni canone i comuni per le linee telefoniche da essi stabilite all'oggetto di congiungersi colle stazioni governative del telegrafo.

(Approvato).

Art. 16.

La tariffa delle corrispondenze telefoniche non può eccedere i limiti massimi qui stabiliti:

a) Per ciascun abbonato o per ciascun circuito, entro il raggio di tre chilometri dall'ufficio centrale, L. 200 all'anno per le linee aeree e L. 300 per le linee sotterrate.

Nelle distanze maggiori, per ogni 200 metri o frazione di 200 metri, è ammesso l'aumento di L. 6 per le linee aeree e di L. 8 per le sotterrate;

b) Per ogni cinque minuti di corrispon-

denza nei posti telefonici pubblici centesimi 30, salva la facoltà dell'aumento; per le distanze maggiori di 3 chilometri, in ragione di 5 centesimi al chilometro;

c) Per cinque minuti o frazione di cinque minuti di corrispondenza fra due comuni che non formano parte della stessa rete telefonica, entro il raggio di chilometri 500, lire tre con aumento; per le distanze maggiori, in ragione di centesimi 60 per ogni 100 chilometri o frazione di 100 chilometri, salva la facoltà di accordare abbonamenti con tariffa non eccedente questo limite.

(Approvato).

Art. 17.

Il concessionario ha l'obbligo di soddisfare a tutte le richieste dei privati che esigano speciale comunicazione dove già esiste una rete telefonica.

Il concessionario avrà diritto di esigere da chi richiede la comunicazione soltanto un compenso per la spesa d'impianto, non superiore però alla quinta parte dell'abbonamento annuale.

La tariffa deve essere uguale per ciascuna categoria di utenti; solo si ammettono ribassi, non superiori al 20 per cento, su ciascun apparato, per coloro che assumono più di un apparato per proprio uso.

Per il pubblico servizio gli uffici governativi, provinciali e comunali hanno diritto al ribasso della metà sulla tariffa; gli uffici postali e telegrafici alla franchigia completa. Però le spese d'impianto per gli uffici che godono franchigia completa sono a carico del Governo.

Sugli abbonamenti concessi a uffici governativi provinciali o comunali non è dovuto al Governo alcuno dei canoni di cui agli articoli 11 e 12.

(Approvato).

Art. 18.

Ogni comunicazione telefonica stabilita o esercitata senza la necessaria concessione sarà tosto tolta per semplice provvedimento amministrativo a spese del contravventore, e questi sarà deferito all'autorità giudiziaria per l'applicazione di un'ammenda da 300 a 2000 lire.

Trattandosi di comunicazioni istituite per uso esclusivo di un privato, purchè la linea non si prolunghi oltre cinque chilometri e purchè attraversi solamente fondi privati, non potrà procedersi penalmente che ad istanza dei proprietari, sopra o sotto i fondi dei quali sieno stati condotti, senza loro consenso, fili telefonici.

(Approvato).

Art. 19.

Alla violazione del segreto della corrispondenza telefonica si applicano le disposizioni contenute nel capo V, titolo II, libro II del Codice penale.

Ai danni recati alle comunicazioni telefoniche pubbliche e private si applicano le disposizioni dell'art. 315 del Codice stesso.

Le pene saranno però ridotte da un terzo ad un sesto pei danni arrecati alle comunicazioni telefoniche private.

(Approvato).

Art. 20.

La responsabilità per danni recati senza dolo nell'esercizio delle comunicazioni telefoniche è limitata alla restituzione delle tasse ed al pagamento delle indennità stabilite dai regolamenti e dagli atti di concessione.

(Approvato).

Art. 21.

Il Governo può, con decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri, sospendere o limitare o assumere provvisoriamente l'esercizio delle comunicazioni telefoniche per motivi di pubblica sicurezza.

Tali provvedimenti non daranno mai luogo a indennità.

Saranno però ridotti i canoni di cui agli articoli 11 e 12 in proporzione del tempo che dureranno le sospensioni, la limitazione o l'assunzione provvisoria delle linee telefoniche.

(Approvato).

Art. 22.

Il Governo può in ogni tempo ordinare, nell'interesse della sicurezza pubblica o dei pub-

blici servizi, le modificazioni necessarie alla disposizione delle reti e linee telefoniche, provvedendovi d'ufficio a spese del concessionario in caso d'inadempimento.

(Approvato).

Art. 23.

Le disposizioni degli articoli 5, 6, 7 e 21 della presente legge si applicano anche alla costruzione e all'esercizio delle comunicazioni telegrafiche.

(Approvato).

Art. 24.

Il regolamento di cui all'art. 1º, da approvarsi con decreto reale dietro parere del Consiglio di Stato, fisserà altresì i modi e le forme per la revoca eventuale delle concessioni, e provvederà generalmente per tutto quanto concerne la polizia, la sicurezza e la regolarità del servizio telefonico, in conformità della presente legge.

Lo stesso regolamento potrà comminare, come clausola penale da applicarsi con provvedimento amministrativo, un'ammenda da L. 50 a 500 per le contravvenzioni alle disposizioni della legge e del regolamento, senza pregiudizio delle altre responsabilità, civili e penali incontrate.

(Approvato)

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà votato domani, in principio di seduta, a scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge: « Convenzione con le società esercenti le strade ferrate per il servizio di navigazione fra Reggio e Messina in corrispondenza coi treni ferroviari » (N. 135).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Convenzioni con le società esercenti le strade ferrate per il servizio di navigazione fra Reggio e Messina in corrispondenza dei treni ferroviari.

Prego il senatore Corsi a dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, CORSI L. dà lettura del progetto di legge.

(V. stampato N. 135).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. Per evitare una discussione sugli articoli, la quale riescirebbe sterile, anche perchè l'Ufficio centrale non propone alcun emendamento alla legge; mi limiterò a indirizzare, in nome dell'Ufficio centrale, alcune brevi domande all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

All'articolo secondo, dalla Giunta della Camera dei deputati si era proposto come garanzia del grado di velocità potenziale che devono avere i due piroscafi da destinare al tragitto dello Stretto, quella media non minore di 15 miglia all'ora.

Si temeva però che, procedendo in tal modo la convenzione, l'effetto concreto della traversata, specie quando il mare non fosse in calma, anzichè quello di compiere il tragitto in mezz'ora circa, avrebbe potuto essere l'altro di doversisi impiegare più tempo che non ne occorra oggidì col servizio della società Florio, e conseguire un effetto inferiore a quello che si ottiene coi vapori di eccellente costruzione e ben comandati.

Cosicchè piacque alla Camera di stabilire che il tempo massimo da impiegare nella traversata, sia di 40 minuti.

Si prega nondimeno il signor ministro affinché, pur mantenendo per patto il limite di 40 minuti, curi di assicurarsi della potenzialità della nave, ad evitare che l'effetto si ottenesse adoperando una nave avente velocità media potenziale minore delle 13 miglia all'ora.

Invece, quando si è certi che alla nave non manca quel minimo di potenzialità, la conseguenza sarà che, senza artificio e senza sforzi, sempre in un tempo giammai maggiore di 40 minuti, e d'ordinario in un tempo medio minore, si avrà compiuto il tragitto.

Questo per l'art. 2.

Quanto all'art. 5 ci sono due osservazioni da fare, che probabilmente l'onorevole signor ministro avrà rilevate dalla relazione dell'Ufficio centrale.

La prima è grave per sé stessa, non già per difficoltà che presenti il progetto di legge ed il voto della Camera.

È parso all'Ufficio centrale che, quando si parla di tassa fissa in ragione di tonnellata per il tragitto dello Stretto, sia escluso indiscutibilmente ogni obbligo di pagamento di diritto fisso, di cui trattano le convenzioni ferroviarie, richiamate, in quanto siano applicabili, con l'articolo 5.

L'Ufficio centrale non avrebbe sollevato alcun dubbio su tale esclusione, se non avesse visto che, in uno dei documenti annessi alla relazione presentata alla Camera dei deputati, è una lettera della Società della Sicula nella quale è detto che non vi sarà un diritto fisso, ma una tassa fissa per ogni tonnellata di merce.

Ora, a togliere i dubbi, si desidera che, alla sottoscrizione del contratto, si eliminino tutte le difficoltà che più tardi potrebbero insorgere, accampando pretese di diritti, diversi, e in più, della tassa fissa che dovrà essere unica per carico, scarico e trasbordo.

E vengo alla seconda osservazione.

È gravissima la misura della tassa fissa in ragione di tonnellata. Non ripeterò qui quanto ho esposto nella relazione: ma, in nome dell'Ufficio centrale unanime, faccio preghiera al signor ministro di badare che la sostanza vera del contratto da concludere consiste nella misura di tale tassa.

Se questa resta in due lire, sarà enorme. Lo riconobbe la Società Mediterranea, quando affermò che si dovevano tenere due criteri quanto al prezzo del carico, scarico e trasbordo: l'uno, a mero rimborso di spese per le merci non comprese in un vagone completo; l'altro, per le merci da inviare a vagone pieno, e per queste domandava una indennità da concordare.

Laonde, tenere la stessa misura per le merci sciolte, per i bagagli che richiedono carico e scarico, e per i vagoni completi che esigono lieve spesa e lavoro per immetterli nei pontoni e da questi rimetterli in ferrovia; importa stabilire una tassa contro il grosso traffico, che, col presente e con altri provvedimenti attesi da tempo e che auguriamo saranno adottati, si spera di promuovere.

La Società della Sicula fu anche molto più esplicita. Essa non domandava che una lira e due

centesimi di tassa fissa per ogni tonnellata di merci indistintamente, bagaglio cioè, merci in colli, sciolte o a vagone pieno.

Quindi, stando anche agli intendimenti delle Società, l'onor. ministro ha tutta la latitudine di ottenere patti equi rispetto alle merci spedite a vagone pieno. E tanto più ha latitudine, in quanto il vero interesse della Società concessionaria, sì per riprendere la spesa, che per realizzare un qualche prodotto netto, sta nel promuovere questo traffico, che varrà anche a migliorare notevolmente il reddito delle sue ferrovie. E il traffico non si promuoverà di certo con una tassa fissa di 2 lire a tonnellata; la quale tassa per un vagone che fosse di 5 o 10 tonnellate, secondo la qualità più o meno pesante o ingombrante della merce, farebbe pagare 10 o 20 lire. Aggiungasi che vi hanno delle merci, le quali cotesta tassa non possono minimamente sopportare.

Il signor ministro, per altro, come si rileva dalla relazione, ha ancora latitudine su altri punti della convenzione, rispetto a qualcuno dei quali potrà contentare la Società che sarà assuntrice, nelle giuste e legittime aspirazioni di conseguire non discutibili indennizzi; ma si occupi della tassa fissa, discenda nella misura di essa, e non dia che lo stretto necessario.

L'Ufficio centrale poi non va fin dove si sarebbe andati nell'altro ramo del Parlamento, di eccettuare, cioè, determinate merci, come sarebbero il vino, l'olio, gli agrumi e altre derrate agricole, e liberarle assolutamente dalla tassa fissa.

L'Ufficio centrale non entra in cotesto sistema; preferisce che si adoperi una stregua mitissima generale, adottabile non solo per tutti i prodotti agricoli, ma anche per la totalità dei prodotti industriali.

All'art. 7, sorge un lieve dubbio, il quale si solleva dall'Ufficio centrale unicamente per evitare controversie. Per i trasporti da Reggio a Messina, limitatamente dall'una all'altra città e viceversa, l'indennità è fissata in ragione della distanza di 15 chilometri; mentrechè, per tutti gli altri trasporti più lunghi, che partono almeno da stazioni anteriori a Messina od anteriori a Reggio, ancorchè quelli si fermassero a Reggio, e questi a Messina, è detto che la percorrenza è di 15 chilometri, più la distanza delle sin-

LEGISLATURA XVII — 1^a SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 FEBBRAIO 1892

gole stazioni ferroviarie, misurata sino all'estremo limite dei pontili dei due porti.

Pare già che sia un favore speciale quello che si accorda a tutti i movimenti di merci che riguardano obiettivamente solo Messina nelle relazioni con Reggio, e viceversa. E nessuno può non rallegrarsene; tanto più che, nella maggiore prontezza ed economia di scambi delle due città, sarà il maggior bene dell'impresa, e della comune economia.

Ma può sorgere qualche dubbio attesa la coesistenza nella legge degli articoli 5 e 7: onde è bene che lo si rimuova chiaramente nella convenzione.

All'art. 8, il signor ministro l'avrà visto, l'Ufficio centrale ha rilevato la latitudine delle facoltà del Governo.

Dalle trattative che hanno preceduto e accompagnato il progetto di legge in discussione, risulta che i prodotti da ripartire son quelli di tutta l'azienda del servizio. Invece, nella specificazione del riparto dei prodotti non si accenna alla totalità delle loro sorgenti, ma solo a quelle che riguardano « i trasporti di persone e di cose, attraverso allo Stretto, fatti col materiale galleggiante adibito al servizio stesso ». E si tace dell'attribuzione degli altri prodotti.

Ora è evidente che la Società non può essere privata della sua metà di prodotti, proveniente dall'esercizio della navigazione.

Si potrebbe sospettare che ne potesse venir privata; perchè l'articolo è scritto in modo da considerare la metà di prodotto, derivante dall'uso del materiale galleggiante e attribuito alla Società, come prezzo e indennità del suo servizio.

Onde un'interpretazione troppo rigida, potrebbe far sperare che la Società non dovesse avere altro che quella data metà, oltre all'annuale somma che non deve eccedere L. 110,000. Ma cotesta interpretazione non avrebbe fondamento; e nemmeno ne avrebbe l'altra per cui potesse contestarsi al Governo il pieno diritto ad avere la metà dei prodotti derivanti dal servizio del materiale navigante.

Poichè, nondimeno, quello è un punto non determinato nella legge, sebbene risultante chiaro dalle trattative; così rimane affidato alla sagacia del Governo di ben precisarlo nella convenzione.

E l'Ufficio centrale intende che il Governo,

giovandosi della latitudine, che non è piccola, concessagli con l'art. 8, la faccia servire ad ottenere in modo larghissimo quel beneficio che è fondamentale, e che è stato raccomandato a proposito dell'art. 5, della notevole riduzione cioè, se non pure dell'eliminazione, della tassa fissa delle L. 2 a tonnellata, sulle merci, specie su quelle a vagone pieno.

Non rimane all'Ufficio centrale che di provocare dal signor ministro dichiarazioni categoriche intorno all'azione della dogana, rispetto al traffico, e anche al movimento dei viaggiatori, in servizio cumulativo attraverso lo Stretto.

L'Ufficio centrale avrebbe desiderato che con un articolo di legge, sul quale pareva fin dal principio concorresse la volontà del Ministero, che con un articolo di legge, come proponeva la Commissione della Camera, si fosse eliminato qualunque ostacolo frapposto al traffico per il pretesto — io lo giudico tale — di salvaguardare i diritti erariali in ordine ai monopoli.

Perchè non elevato e importante motivo di utilità e giustizia finanziaria, ma pretesto, io giudico il regime tenuto contro il traffico e il movimento dei viaggiatori in arrivo a Reggio, e di provenienza, in servizio cumulativo, da Messina?

Quantunque, secondo i regolamenti doganali, e la convenzione 29 marzo 1878 con l'Amministrazione ferroviaria e la Società Florio e C., eguali siano i vincoli per le provenienze dall'isola, come per quelle del continente; pure, visto che sarebbe una vera iniquità ove, a pretesto di finanza, si volesse sorvegliare il servizio ferroviario e quello cumulativo dal continente in arrivo a Messina, non furono posti mai nè sono in applicazione contro essi, e regolamenti e convenzione.

Nel continente, infatti, oltrechè sono in attività tali monopoli e dazi di confini come in Sicilia, vi è in più il monopolio del sale; per guisa che non è minimamente ammissibile si perpetri il contrabbando attraversando regioni gremite di doganieri, per portarne gli oggetti dove si ha da compiere un nuovo contrabbando per introdurvele.

Contro il movimento delle merci e dei viaggiatori della Sicilia, invece, i quali sbarcano in servizio cumulativo a Reggio, le cose sono

LEGISLATURA XVII — 1^a SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 FEBBRAIO 1892

procedute e procedono diversamente. E sapete perchè? Il ministro delle finanze disse alla Camera elettiva, perchè « per il sale vige il monopolio pel continente, e non per la Sicilia ».

Badisi, la differenza è solo per il sale; non è nè può essere per altro.

In seguito di così « radicale » (la parola è del ministro Colombo!) differenza tra il continente e la Sicilia, s'immagina che i viaggiatori, fossero anche senatori o deputati, aspirassero, giovandosi del servizio cumulativo, a fare il contrabbando del sale. Onde, gl'impiegati doganali e le guardie, a decine a Reggio, devono non soltanto vedere, ma pur frugare in tutti i sensi ogni più piccolo o grande collo o recipiente, in cerca del contrabbando del sale.

Ma chiedo: delle migliaia e migliaia di visite, per tanti e tanti anni, che quantità di sale in contrabbando si è scoperta?

La dogana non ci sa rispondere. Eppure noi vediamo che tanto rigore, tanta molestia alla libertà del traffico e del movimento dei viaggiatori, non si manifestano all'entrare nelle grandi città, dove svariatissime sono le derrate e merci soggette a dazi di consumo, nemmeno dove l'azienda ne è in mano dello Stato. Non si arreca tanta noia, dove sono frequenti o quotidiani i contrabbandi e facilissimi, dove, in ogni dieci visite, qualche piccola frode si scopre. Ma si abbia la franchezza di riconoscerlo, manca qualsiasi convenienza di esercitare il contrabbando tra la Sicilia e Reggio di Calabria, entro le valigie e i piccoli colli o nelle tasche dei viaggiatori; manca l'interesse alla frode d'introdurre il sale entro un sacco di grano.

Dovrebbe farsi la falsa denunzia della merce nell'atto della consegna alla ferrovia; nessuno se ne dovrebbe accorgere, o almeno, inospettare; la complicità è da escluderla per mancanza d'interesse; le spese, anche di trasporto, assorbirebbero ogni illegittimo utile; al luogo di arrivo dove sono, se non le guardie doganali, quelle di consumo, tutto si scoprirebbe. Stranissimo, e senza rudimentale senso di giustizia, è il sospetto di sostituzione dei colli in contrabbando con altri durante il viaggio; ovvero di togliere dai colli stessi il sale di contrabbando che vi fosse nascosto. Tanta estesa complicità e indolenza del personale di servizio ferroviario, non sarebbe ammissibile nemmeno

per i più ricchi contrabbandi; e del resto non vi è prova che si tratti di timori fondati.

Col sistema di sospetti degli uffici doganali, spinto a quel punto, non si sa più quale cosa potrebbe rimaner lecita al commercio, al traffico, al movimento dei viaggiatori.

Del resto, perchè assottigliarsi nei mezzi di persecuzione del contrabbando del sale sulle ferrovie in servizio cumulativo per lo stretto di Messina, circondato di doganieri alle stazioni di partenza, di passaggio e di arrivo; quando i contrabbandieri hanno apertissime le vie di mare per centinaia di chilometri, lungo i quali, malgrado ogni genere di vigilanza, sono possibili, e si compiono sempre, in misura notevolissima, dei contrabbandi?

Si sarebbe dovuto smettere il sistema, quasi quasi alimentato da singolare quanto ingiusta e inesplicabile avversione ad ogni sviluppo di commerci della Sicilia col continente, via Messina-Reggio, e anche viceversa.

Ma si è voluto perseverare nel mantenere regolamenti odiosi, ferocissimi, comechè senza alcun frutto, anzi con comune danno.

L'amministrazione peraltro reca la storia di un contrabbando. Una volta, nel 1890, si sequestrarono, in Roma e fuori Porta Maggiore, 22 ceste di sale macinato, state spedite col mezzo della ferrovia da una città della Sicilia alla stazione di Cecchina, come contenenti conserva di pomodoro! Ma perchè non le scoviste, a Reggio?

E perchè molestate viaggiatori e merci a Reggio? Chi vi toglie il diritto di vigilanza da per tutto? Pel poco sale che dovette costare più che non rese al contrabbandiere, scoperto coi mezzi ordinari degli impiegati della dogana, credete voi di giustificare il costoso e molesto sistema preventivo contro le provenienze dalla Sicilia?

Ogni ostacolo al servizio cumulativo non dovette indugiare a togliere, se non altro per vostro interesse fiscale, ove crediate non dovervi interessare a liberare un grande commercio da pastoie che lo rendono impossibile, ove crediate non siano da negligerare interessi supremi di economia nazionale, di viaggiatori che tutti gli anni si dovrebbero contare a decine di migliaia.

Era, secondo me, un articolo indovinatissimo quello che si proponeva nella Camera dei de-

putati. Tanto più che, quando in qualsiasi punto del continente, delle isole e anche del mare, si manifestino indizi di contrabbando, non del sale soltanto, che è la meno pregevole e utile derrata di contrabbando, ma anche e ancor più del caffè, dello zucchero, del tabacco, dei tessuti; nessuno toglierà al Governo la potestà di visita. Onde, abbandonando esso le odiose pastoie contro le provenienze della Sicilia, non sarà mai disarmato rispetto ai contrabbandieri.

Ma il ministro non consente sia quell'articolo riprodotto nella legge, perchè la crede importante; e non vuole minimamente comprometterla, col farla tornare alla Camera.

È l'Ufficio centrale non lo riproduce; ma desidera che il Governo si decida una buona volta ad eliminare ogni genere di vigilanza di carattere preventivo; perchè, continuando nel sistema vizioso vigente, si renderebbe impossibile il traffico dalla Sicilia al continente, e, aggraverò, dal continente alla Sicilia; giacchè, dicasi ciò che vuolsi, nessuno distruggerà il vero che i prodotti si scambiano coi prodotti.

Nel porre fine alle mie parole, in nome dell'Ufficio centrale prego il ministro di voler accettare, ed il Senato di voler votare, un ordine del giorno.

In esso, sotto nome di traffico, abbracciamo il movimento dei viaggiatori e delle merci; non accenniamo al traffico del continente verso la Sicilia, perchè per notizie avute dal Ministero, oltrechè di nostra diretta scienza, sappiamo che i vincoli del regolamento e delle convenzioni sono rimasti, pel servizio cumulativo da Reggio a Messina, lettera morta, e nessuna formalità, preventiva si osserva, nè si fanno subire delle visite.

L'ordine del giorno è in questi termini:

« Il Senato confida che il Governo del Re, elimini, per il traffico della Sicilia con il continente, le formalità e visite preventive sulle merci e bagagli; ed eserciti il diritto di visita, ove sorga fondato sospetto di contrabbando ».

Attendo la risposta del signor ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro dei lavori pubblici.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. L'on. relatore dell'Ufficio centrale, ha presentato parecchie osservazioni illustrative della sua relazione.

La prima riguarda la velocità dei battelli.

La Camera dei deputati a mia richiesta, volle

stabilire il termine nel tempo, piuttosto che nella velocità del battello, conformandosi in questo all'uso dei paesi nei quali queste comunicazioni hanno la massima importanza.

Ma egli è chiaro che se il termine di 40 minuti, è un termine massimo, e suppone il mar cattivo, le correnti avverse, che suppone la condizione peggiore, la media della traversata deve essere inferiore ai 40 minuti e quindi occorre un battello il quale in media possa compiere la traversata in tempo molto minore, e cioè, un battello della velocità quale si desidera dai componenti l'Ufficio centrale.

Debbo soggiungere che siccome nell'altro ramo del Parlamento fu sollevata la questione dei piroponi, e siccome proprio nell'ultimo anno vi sono state alcune prove per tratti di mare abbastanza lunghi, e tali da potersi simigliare allo stretto di Messina, che ha delle correnti rinomate fin dai tempi antichissimi, ma pure tratti di mare che presentino difficoltà non piccole, io ho ordinato lo studio di queste applicazioni più recenti dei piroponi, per vedere fino a qual punto, si possono accettare per non sottoporre l'esito della legge ad una condizione molto incerta, e per vedere se questi piroponi potessero essere applicati.

Rispetto alla tassa, s'intende che sia la tassa proporzionale; così il diritto del tonnello, come il diritto fisso, non mirano che ad una cosa, quella di contenere la tariffa in guisa che sia vantaggiosa al traffico; perchè siccome nelle ferrovie per zone di cinquanta ovvero di cento chilometri, la tariffa è sempre decrescente, ed il vantaggio del servizio cumulativo è quello di congiungere i punti estremi della Sicilia, non solo coi punti vicini, ma coi punti più estremi del continente; così anche chi da Messina debba spedire una merce sulle coste di Calabria, di qualunque mezzo si giovi, può ottenere per il passaggio dello Stretto un prezzo così discreto come chi spedisce ben più lontano.

Ma viceversa, chi debba fare una spedizione a punti lontani e poi debba affidare la sua merce ad uno spedizioniere di Messina, il quale a sua volta debba mandarla ad uno spedizioniere a Reggio, in tal caso incontra una spesa considerevole.

Ora il servizio cumulativo sopprime tutto questo, perchè consegnando un collo o vagone di merce, sia pure a Palermo o Trapani, ossia

nei punti più lontani dallo Stretto, questo va-gone, questo collo deve essere consegnato come se non esistesse interruzione di mare. Per cui, anche per questo verso posso assicurare l'Ufficio centrale, che avendo stabilito i criteri in base ai quali possa toccare alla Società un giusto corrispettivo, quando si verrà a stipulare la convenzione si cercherà di regolare la tariffa in modo che sia la più lieve possibile, e ciò perchè altrimenti il commercio non si crea, e si tratta non di sviluppare un commercio, ma di crearlo per le ragioni che ho detto.

Finora il traffico ferroviario finisce proprio al mare, e tutte le comunicazioni si fanno per mare senza servirsi della ferrovia.

È naturale che anche nell'avvenire una gran parte di questo traffico andrà per mare, perchè il transito per acqua costa meno che il ferroviario; ma ad ogni modo, per quella parte che potrà essere gioevolmente attratta sulle ferrovie, occorrerà una tariffa molto bassa.

E quindi, anche per questo, posso dichiarare all'Ufficio centrale che io mi associo ai suoi voti.

Circa il riparto dei prodotti s'intende che non può riguardare soltanto i galleggianti addetti al servizio delle merci, ma l'insieme dei galleggianti e dei battelli.

Siccome non si era mai disputato di ciò che riguardava il battello, perchè è un servizio che già esiste, l'applicazione riguardava i galleggianti per la parte del servizio nuovo.

Vengo infine all'ordine del giorno.

Ora in Sicilia non vi è il monopolio del sale, e le misure doganali tendono a garentirsi contro questo possibile contrabbando, che del resto oggi è anche ridottissimo, perchè la tariffa del sale che nel continente un tempo era di 55 centesimi, essendo stata ridotta a 35 ed il sale di Sicilia essendo circa 10 centesimi e più, la spesa di trasporto per una merce non di grande valore aggiungendo un altro sopraprezzo ne avviene che questo contrabbando ridotto al solo sale non può avere grande importanza, ma non si deve dimenticare che fino a 15 anni addietro in Sicilia vi era anche la franchigia per i tabacchi.

Ora siccome i tabacchi a differenza del sale rappresentano una merce molto più ricca, con un dazio più elevato, ed è più facile contrabbandare il tabacco che il sale, la consuetudine della dogana era quella di difendersi contro le

franchigie che esistevano in Sicilia e non sul continente ed il sale ci entrava in minima parte.

Di fatti tutte quelle accurate visite che si fanno nei bagagli come si fa alle stazioni di confine in tutta Italia, mirano innanzi tutto al tabacco. Chiunque attraversa una dogana sa che cura precipua dei doganieri è di indagare se si faccia contrabbando di tabacco, perchè è quello che più facilmente si può fare, a cui si presta anche una persona civile, non foss'altro che per proprio uso, mentre nessuno ha la consuetudine di portare con sé due o tre chilogrammi di sale.

Quindi, come io diceva, la dogana obbedisce ad una consuetudine già stabilita.

Ma poichè ora non esiste più in Sicilia franchigia di tabacco, la sola ragione che si può accampare dalla dogana è che non solo pel tabacco, ma per merci diverse (essendo la Sicilia tutta sul mare, e per il mare si può fare il contrabbando più facilmente che per terra), potrebbe forse attraverso la Sicilia farsi un contrabbando di filtrazione verso il continente.

Queste sono le ragioni degli scrupoli doganali.

Io però, come il mio collega delle finanze, ebbe da fare una dichiarazione consimile alla Camera, pur riconoscendo che non si poteva in una legge come questa stabilire la esenzione assoluta del diritto di visita perchè è una materia che va governata secondo i criterii doganali, e quindi occorre che si studii in un progetto a parte, dirò che la questione è una di quelle che lo stesso Governo si pone, e cioè che nel mentre si farà di tutto per facilitare le comunicazioni tra la Sicilia ed il continente bisognerà certamente facilitare il diritto di visita, essendo strano che nel territorio interno dello stesso Stato si proceda ad una visita rigorosa come se si trattasse di stranieri che venissero da una frontiera estera.

Quindi io accetto di buon grado l'ordine del giorno dell'Ufficio centrale, e dico che in esso è pure consenziente il mio collega delle finanze.

Debbo però fare una riserva, ed è questa, che mentre con le misure amministrative si cercherà di assecondare al possibile il giusto desiderio dell'Ufficio centrale, io mi auguro che in un tempo non lontano si possa proprio con una disposizione di legge in sede propria di-

sciplinare la materia in guisa che questo inconveniente possa essere rimosso senza danno della finanza e con vantaggio del commercio.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. Ringrazio il signor ministro delle dichiarazioni che ha fatte.

Solamente noterò questo, che i tabacchi non sono che una reminiscenza per la ferrovia.

La ferrovia è nata dopo che il monopolio dei tabacchi fu esteso anche alla Sicilia....

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*.... per la dogana....

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*.... Sta bene, ma la ferrovia del continente rannodata a quella della Sicilia in servizio detto cumulativo, si è attivata dopo il 1874.

Si dice: la Sicilia è aperta al mare. Ma le partenze in servizio cumulativo si compiono sempre dalle ferrovie che non esistono nei porti di mare, bensì nei centri delle città.

Per potere inviarsi la merce dal punto più vicino al continente che è la stazione di Messina, non deve essere già avvenuto il contrabbando del tabacco, del caffè, dello zucchero, dei tessuti, in barba ai doganieri? Per poter venire dall'interno della Sicilia, da Trapani o da Catania, le merci che si spediscono verso il continente, se son già materia di contrabbando, questo non deve essere già compiuto? Ma, se già compiuto il contrabbando, qual pazzo potrà mai sognare di far intraprendere alla cosa che ne è l'oggetto, la *via crucis* di un nuovo contrabbando, incomparabilmente più penosa e arischiata di quella del primo?

Se torna l'argomento del sale, dirò che, quando è fatta la spedizione da una stazione della Sicilia pel continente, con ciò solo è compiuto il contrabbando: ma i doganieri, se hanno fondato sospetto, possono, debbono anzi, nel luogo di partenza, nelle stazioni di passaggio e di arrivo, nel tragitto dello Stretto, fare le loro visite.

Messina è aperta al mare. Rispetto però al tragitto dello Stretto, la stazione di Messina non è il suo porto, è terra.

Ma forse la stazione di Napoli che è aperta al mare, lo sarà meno di quella di Messina? Lo sarà meno la stazione di Genova, di Livorno, di Bari, o di Venezia? E perchè allora, alle partenze o agli arrivi in quelle stazioni,

non vi sono le molestie di cui si vuol continuare a locupletare il commercio della Sicilia?

È bene e urge dunque, signor ministro, che si rompano gli indugi, e si vada alla soluzione che, secondo me, indipendentemente da qualsiasi legge, può essere data con disposizioni meramente amministrative. Ma, se vuolsi la legge, tanto meglio; sebbene, passando essa in mano dei fiscali, temo vi si possano mettere delle parentesi che distruggano in gran parte l'effetto atteso.

Avendo ringraziato il signor ministro, e riservandomi di dire una parola sui piroponi, perchè dovrò riferire più tardi su due petizioni, lo prego intanto di rammentarsi di due punti sui quali avevo richiamato anche l'attenzione sua. Il primo riguarda la mia esortazione di doversi espressamente escludere ogni possibile pretesa di dritto fisso. Questo è tacitamente escluso dalla legge e dai documenti che depongono delle trattative: ma, sottoscrivendo le convenzioni, è bene si elimini qualunque causa di possibili future controversie.

Il secondo punto si riferisce all'articolo 7° circa alla distanza per i viaggiatori e le merci da Messina a Reggio, e viceversa.

Sono raccomandazioni delle quali confidiamo sarà tenuto conto quando si verrà alle convenzioni, ma l'Ufficio centrale interpreta fin da ora che non vi debba essere un dritto fisso, oltre della fassa fissa che, poi, è proporzionale in ragione di tonnellate; e che la distanza da Reggio a Messina, e viceversa, deve essere calcolata di 15 chilometri, e non più.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io credo di avere già implicitamente risposto a queste due osservazioni, ma poichè il sen. Majorana domanda dichiarazioni più esplicite, io debbo dire che i 15 chilometri s'intendono come è detto nella legge, poichè se per necessità ferroviarie avvenire, una stazione si allontanerà di mezzo chilometro, quella distanza maggiore dovrà esser pagata, altrimenti si concederebbe una immunità che non si può stabilire.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

Prima di passare alla discussione degli articoli, darò lettura e porrò ai voti l'ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale ed accettato dal signor ministro.

LEGISLATURA XVII — 1^a SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 FEBBRAIO 1892

« Il Senato confida che il Governo del Re elimini pel traffico della Sicilia col Continente, in servizio cumulativo per lo Stretto, le formalità e visite preventive sulle merci e i bagagli ed eserciti il diritto di visita ove sorga fondato sospetto di contrabbando ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.
(Approvato).

PRESIDENTE. Leggo l'art. 1.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a stipulare, alle condizioni enunciate nei seguenti articoli, una convenzione colle Società italiane esercenti le strade ferrate in ordine al servizio di navigazione attraverso lo stretto di Messina per il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, dei veicoli e delle merci in corrispondenza coi treni della strada ferrata a Reggio e con quelli a Messina.

(Approvato).

Art. 2.

Per l'esecuzione di tale servizio dovranno essere provveduti dalla Società, con tutti i loro materiali ed attrezzi accessori, due piroscafi, ciascuno di 300 tonnellate di registro netto, dovendo compiere la traversata in tempo non maggiore di 40 minuti.

Detti piroscafi dovranno avere le gallerie, in coverta per prima e seconda classe, ed essere corrispondenti al più comodo e perfezionato sistema in uso presso altri Stati, pel trasporto dei viaggiatori, in condizioni simili a quelle della traversata dello stretto. Uno dei due piroscafi dovrà essere di nuova costruzione, secondo i tipi e disegni che indicherà il Governo.

Il secondo piroscavo, corrispondente a tutte le condizioni suddette di velocità, tonnellaggio, adattamento ed altro, non conterà più di quattro anni di vita. È concesso il termine di mesi venti dalla presente legge per la costruzione del nuovo piroscavo, la Società essendo obbligata provvedere per tale periodo altro piroscavo adatto.

Il materiale nautico deve essere costruito negli stabilimenti nazionali, ed i relativi piani

di costruzione devono essere sottoposti all'approvazione del Governo.

(Approvato).

Art. 3.

La Società dovrà altresì provvedere i rimorchiatori ed i pontoni in numero sufficiente ai bisogni del traffico ad esclusivo giudizio del Governo, per eseguire il trasporto delle merci, tanto in colli sciolti, come nei vagoni a carico completo, senza trasbordo delle merci in essi contenute.

I pontoni saranno armati di binari, e capaci, ciascuno al trasporto riunito di sei vagoni carichi delle categorie in circolazione sulle strade ferrate, compresi i carri-cisterne pel trasporto dei liquidi.

I rimorchiatori o i pontoni dovranno essere forniti di stiva adatta al trasporto delle merci in colli sciolti in ogni natura.

Quando le condizioni del porto di Reggio lo permetteranno, il Governo avrà facoltà di stabilire che ai pontoni e rimorchiatori sia aggiunto un piropontone.

(Approvato).

Art. 4.

La Società dovrà fornire ogni qualunque materiale di terra, necessario al carico, scarico, trasbordo o manovre dei galleggianti, meno le grue e piattaforme che dovranno essere provvedute dal Governo.

I bagagli, gruppi e valori, ed i piccoli colli a grande velocità saranno trasportati sui piroscafi contemporaneamente ai viaggiatori.

(Approvato).

Art. 5.

Per tutto ciò che concerne il servizio, di cui si tratta, saranno pure da osservarsi, in quanto sieno applicabili, il capitolato di esercizio ed il regolamento-tariffa, approvati per la rete del Mediterraneo con la legge 27 aprile 1885, n. 3048. Saranno eziandio applicate le tasse chilometriche delle tariffe ordinarie e speciali locali, convenzionali, di concessione, ecc., in vigore, e quelle che successivamente fossero approvate per la

rete stessa, conteggiate sulla distanza reale marittima fra pontile e pontile dei due porti, di chilometri 15 in aggiunta alla distanza delle singole stazioni ferroviarie, misurate sino allo estremo limite dei pontili suddetti.

Inoltre, sarà pagata una tassa fissa di carico scarico e trasbordo da e sui piroscafi e pontoni, non maggiore di L. 2 per tonnellata di merci, divisibile per frazione, computate secondo le norme stabilite per i trasporti in strada ferrata.

(Approvato).

Art. 6.

Le merci non tassabili a peso saranno stabilite in analogia a quelle in uso nelle strade ferrate con approvazione del Governo.

Le tariffe chilometriche ed accessorie, contemplate nel precedente articolo, debbono considerarsi come massime e perciò soggette alle norme dell'art. 272 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865. In Reggio e Messina e viceversa saranno ammessi i biglietti d'andata e ritorno colle condizioni e colle norme stabilite per le ferrovie.

(Approvato).

Art. 7.

Anche ai trasporti in servizio locale fra Reggio e Messina e viceversa saranno applicate, sotto le condizioni e norme valevoli per i trasporti sulla rete Mediterranea, le tariffe più sopra enumerate, che si applicano sulle strade ferrate, computandole in base alla percorrenza di 15 chilometri e con l'aggiunta dei dritti accessori di cui all'art. 5.

(Approvato).

Art. 8.

Alle Società esercenti sarà corrisposta per questo servizio, una somma annua non eccedente le 110,000 lire e la metà dei prodotti di tutti i trasporti di persone e di cose, attraverso lo stretto, fatti col materiale galleggiante adibito al servizio stesso.

L'altra metà sarà devoluta all'Erario. Il servizio postale sarà fatto gratuitamente come sulle ferrovie.

Senatore BACCELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor senatore Baccelli sull'art. 8.

Senatore BACCELLI. A me sembra superfluo il premio che si dà alla Società di 110,000 lire, dopo che con questa legge viene alla medesima concesso il monopolio del trasporto, senza che abbia dovuto nemmeno subire la concorrenza con altri vettori che pur si presentavano come offerenti nella gara del trasporto.

Le si dà la metà dei prodotti, e poi ci aggiungete altre 110,000 lire?

A che scopo queste 110,000 lire?

Se intenderete dividere i prodotti a metà, gli utili ci saranno, e mi pare che questi possano bastare per compensare la Società ferroviaria.

Credo che sarebbe molto più provvido, visto il vento che spira di economia, il sopprimere queste 110,000 lire.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Fo osservare all'onor. Baccelli che oggi si spendono 130 mila lire....

Senatore BACCELLI. Risparmiatete tutte che è meglio.

Gli date la metà dei prodotti e più 110 mila lire, dategli il monopolio senza concorrere con le 110 mila lire.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Non è questione di monopoli. Nei capitolati di esercizio approvati per legge è detto *Società esercente*, quindi il Governo si riserva di accordare la concessione alle Società ferroviarie e darla a quella che farà i migliori patti.

Oggi la Società di navigazione generale prende 130 mila lire e fa suoi tutti i prodotti. Ora passare da 130 a 110 mila lire ed ottenere la metà dei prodotti, è un considerevole beneficio pel Governo e quindi ci troviamo e in tema di economie, e in tema di larghi proventi assicurati al Governo.

Ripeto che monopolio non c'è, perchè noi abbiamo la facoltà di dare la concessione o all'una, o all'altra delle società esercenti, ma occorre darla alle società ferroviarie, perchè non vi può essere servizio cumulativo esatto e sollecito se non dato a queste Società. Se ci mettete un ente intermedio il quale non sia l'emanazione delle ferrovie il servizio cumulativo si farà in modo non soddisfacente. Oggi per la legge delle convenzioni ed in virtù dei regolamenti in vigore per i trasporti, le So-

cietà ferroviarie hanno il diritto di riconsegnare nelle ventiquattro ore, per cui una Società ferroviaria che riceve un collo di mercanzia ha la facoltà di poterlo dare o trasmettere nelle 24 ore.

Ammettete che un vagone debba star fermo 24 ore a Messina ed altre 24 ore a Reggio che sono 48, allora è sfumato il vantaggio della sollecitudine del servizio cumulativo. Io credo che l'onor. Baccelli, nel suo zelo di economie, non faccia l'interesse dell'economia stessa, perchè se vi è progetto che veramente sia utile allo Stato e che faccia l'interesse del paese è appunto questo che, diminuendo gli aggravi, accresce i proventi e migliora i servizi.

Senatore BACCELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore BACCELLI. Se io non avessi la fiducia che e ministro e Commissione hanno profondamente studiato questa legge, avrei potuto attaccarla nel suo concetto organico e chiedere per qual motivo si è tolto questo servizio alla Società di navigazione per affidarlo ad una Società ferroviaria, la cui indole e natura sono totalmente estranee al servizio di navigazione. Avrei potuto addurre esempi per dimostrare come e quando l'esercizio della navigazione è fatto da Società ferroviarie, se ne ottenga sempre un cattivo servizio pel pubblico.

Ma avendo trattato sempre materie estranee a questo argomento, e siccome mi affida la peregrina intelligenza del ministro e lo studio accurato della Commissione, mi parrebbe di essere ridicolo se io parlassi in proposito di servizi di trasporto: e quindi metto da parte questi scrupoli che mi erano sorti nell'animo. Tuttavia l'onorevole ministro non mi ha ancora tolto il dubbio sull'economia che si potrebbe fare di quelle 110,000 lire. Egli mi ha parlato di quanto si dava alla Società di navigazione, e di quanto si darebbe oggi alla Società ferroviaria; ed io mi permetto di fargli riflettere che egli cambia completamente l'ente contrattuale. Comprendo che alla Società di navigazione dovesse darsi di più, perchè essa doveva mantenere un servizio separato, e traeva i suoi prodotti unicamente dal servizio di navigazione; ma oggi che date quel servizio alla Società ferroviaria, la quale ha già utili nell'esercizio delle ferrovie sul continente voi, aggiungete un vantaggio a quello che è già avvantaggiato. Queste

110,000 lire o sono troppo poco, o sono nulla per la Società ferroviaria; meglio valeva che le aveste dato due terzi, e credo che la Società ne sarebbe stata lieta.

Entro in un'altra ragione legale che mi fa sorgere la convinzione che sarebbe meglio eliminare quelle 110,000 lire.

Avete detto che non concedete monopoli.

Sì, è vero; nel senso stretto della parola monopoli non ce ne sono. Qualunque privato potrà introdurre un servizio di coincidenza fra la Sicilia ed il continente; ma voi m'insegnate che ammettendo questa concorrenza, se domani si va a spiegare terribile, la Società cui date oggi questo servizio, potrà chiedervi un aumento di prezzo, inquantochè è sorta una concorrenza alla quale essa non può resistere. Allora delle due l'una. O andate a ribassare le tariffe al di sotto del normale ed ucciderete la concorrenza; o quasi per indennità volete aggiungere qualche cosa, e allora le 110,000 lire non basteranno più.

Per conseguenza meglio vale che affidiate questo servizio senza titolo di corrispettivo; in tal caso non avete fatto un contratto di locazione, ma una concessione quasi a maggiore vantaggio dell'esercizio ferroviario ed avrete messo l'amministrazione dello Stato al coperto contro ogni controversia contrattuale.

Senatore SPROVIERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SPROVIERI. Dico francamente che dopo uno studio il più accurato, noi abbiamo trovato questa legge molto utile al paese e niente dannosa.

Solo mi duole che quando quelle derelitte provincie che sono le Calabrie e la Sicilia s'anno per conseguire un miglioramento, questa legge suscitò delle opposizioni.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Prego l'onor. Baccelli di riflettere che le 110,000 lire sono il massimo per le società ferroviarie esercenti, ciò che non esclude una combinazione, qualora non vi sieno Società ferroviarie che vogliono a questi patti assumere il servizio cumulativo attraverso lo stretto. Le 110.000 lire rappresentano il massimo.

Deve poi riflettere che questi proventi di cui ci è assicurata la metà non sono così tanti. La

combinazione basa più sulle 110,000 lire che sui proventi.

L'onor. Baccelli non deve immaginare che il passaggio dello stretto di Messina sia fruttifero come quello della Manica. Quindi se si togliessero le L. 110,000 le quali oggi sono 130,000 lire ciò significherebbe sopprimere il servizio dello Stretto.

Inoltre in tutta la legge, vi è anche stabilito un ribasso delle tariffe, quali sono ora, e quelle che verranno con nuove modificazioni, un ribasso che sta come cinque ad uno.

Quindi questi proventi che oggi sono già sottili diventeranno sottilissimi, e non ci sarebbe più il vantaggio.

Prego dunque l'onor. Baccelli a persuadersi che il Governo ha cercato di fare il meglio che ha potuto, e crede che sia riuscito ad una combinazione utile per le finanze dello Stato e per il paese.

PRESIDENTE. L'onor. senatore Baccelli ha facoltà di parlare.

Senatore BACCELLI. Vorrei rivolgere una parola al carissimo amico senatore Sprovieri: e dirgli come non dovesse mai sorgere nell'animo suo il sospetto che io possa essere stato mosso a parlare da un sentimento contrario agli interessi delle nobilissime provincie alle quali egli ha accennato.

Senatore SPROVIERI. Ho inteso unicamente di fare un'osservazione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'art. 8 che ho letto: chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 9.

La Società dovrà in ogni caso eseguire il servizio, in conformità della presente legge, provvedendo a sue spese altri piroscafi ed altro materiale occorrente se quelli indicati nei precedenti articoli 2 e 3 fossero insufficienti, in riparazione o danneggiati per forza maggiore.

(Approvato).

Art. 10.

La Società non potrà sub concedere il presente servizio senza esserne autorizzata per legge speciale.

(Approvato).

Art. 11.

Le capitanerie dei porti di Reggio e di Messina avranno la sorveglianza dello Stato e delle condizioni stabilite per i piroscafi, per i rimorchiatori e pontoni dagli articoli 2 e 3 della presente legge.

(Approvato).

Art. 12.

La convenzione da stipularsi avrà principio non più tardi del 1° luglio 1892, e non si estenderà oltre il primo periodo del contratto di esercizio in vigore con le Società esercenti, cioè fino al 30 giugno 1905.

(Approvato)

Art. 13.

Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nella parte ordinaria dei bilanci annuali la somma occorrente al pagamento del canone da corrispondersi dal giorno in cui sarà incominciato il servizio di navigazione, in conformità della divisata convenzione.

(Approvato).

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. In nome dell'Ufficio centrale, riferisco sopra le due petizioni n. 75 e 76, che sostanzialmente mi sembrano una sola. Per le quali petizioni: in una, la Camera di commercio ed arti di Catania, in un'altra il signor Gioacchino Elia, raccomandano l'applicazione dei piropontoni di cui ha parlato il signor ministro; la facoltà di adoperare i quali egli si è riservata, sebbene sotto condizione, all'articolo terzo.

L'Ufficio centrale, informato della discussione che è avvenuta nell'altro ramo del Parlamento, dove importantissime osservazioni furono fatte a favore del sistema propugnato nelle petizioni, astenendosi da ogni giudizio sul merito delle petizioni, propone che esse siano inviate al signor ministro dei lavori pubblici e delle poste e telegrafi; perchè egli se ne possa valere nella ipotesi di una più tarda applicazione dei piropontoni, e fin da ora come arma per ottenere

LEGISLATURA XVII — 1^a SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 FEBBRAIO 1892

buoni patti. Ove poi questi patti fallissero (noi vogliamo augurarci di no, anzi auguriamo si stringano e si pongano in atto al più presto), l'invio delle petizioni al signor ministro varrà per avviare le pratiche novelle, tenuto conto del sistema raccomandato dalle petizioni.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, il signor relatore propone a nome dell'Ufficio centrale, che le petizioni n. 75, 76, intorno alle quali ha già riferito, siano rinviate al ministro delle poste e telegrafi.

Il signor ministro accetta questo rinvio?

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti questo rinvio.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Domani in principio di seduta si voterà a scrutinio segreto anche questo progetto di legge.

Approvazione del progetto di legge: « Autorizzazione alle provincie di Aquila, Bergamo ed altre dieci di eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1892 il rispettivo limite medio del triennio 1884-85-86 » (N. 160).

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge intitolato: Autorizzazione alle provincie di Aquila, Bergamo ed altre dieci di eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1892 il rispettivo limite medio del triennio 1884-85-86.

Avverto il Senato che il signor ministro dell'interno ha delegato il signor ministro dei lavori pubblici a rappresentarlo nella discussione di questo disegno di legge.

Prego il senatore segretario Cencelli di dar lettura del progetto di legge di cui al n. 3 dell'ordine del giorno.

Il senatore, *segretario*, CENCELLI legge:

Articolo unico.

Le provincie indicate nell'elenco che segue sono autorizzate ad eccedere col bilancio 1892 il rispettivo limite medio triennale 1884-85-86 della sovrimposta ai tributi diretti, applicandola nell'ammontare per ciascuno indicato nell'elenco medesimo.

Num. d'ordine	PROVINCIE	Sovrimposta domandata per l'esercizio 1892	
		Somme effettive	Aliquote
1	Aquila	1,097,075 69	0.87666
2	Bergamo	1,163,948 86	0.658282
3	Bologna	1,886,548 74	0.68735
4	Brescia	1,119,616 06	0.38545
5	Chieti	817,000 »	0.68742
6	Padova	1,265,232 39	0.58809
7	Porto Maurizio	336,280 22	0.942
8	Reggio Emilia	883,794 18	0.543119
9	Roma	3,534,895 03	0.395513861
10	Sassari	1,147,980 55	0.952902
11	Teramo	644,471 30	0.75263033
12	Udine	958,149 61	0.60

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

Nessuno chiedendo la parola, e trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo, si voterà domani a scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge: « Abolizione delle servitù di legnatico nel territorio di Tatti (Massa Marittima) » (N. 134).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge intitolato: Abolizione delle servitù di legnatico nel territorio di Tatti (Massa-Marittima).

Avverto il Senato che il presidente del Consiglio, reggente il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha delegato il sottosegretario di Stato dello stesso Ministero a sostenere la discussione di questo progetto di legge.

Prego il signor senatore segretario Colonna, di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, COLONNA dà lettura del disegno di legge.

(V. stampato, n. 134).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Senatore MANFRIN. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore MANFRIN. Il relatore di questo dise-

gno di legge era il senatore Pasella. Essendo egli assente ne compirò le veci e sono obbligato di fare una brevissima relazione al Senato intorno all'essenza di questo disegno di legge per alcuni reclami pervenutici ieri in via telegrafica.

Questo disegno di legge riguarda uno dei soliti provvedimenti che è da meravigliarsi come non sia stato in Italia ancora compiuto; riguarda dei diritti che hanno la loro radice nei tempi feudali e che quindi dovrebbero essere da lungo tempo cessati.

Questo disegno di legge fu presentato al Parlamento fino dal 1889, quindi sono circa tre anni che si aggira per i banchi della Camera dei deputati e del Senato. Ora è stato approvato dall'altro ramo del Parlamento ed attende l'approvazione degli onorevoli senatori.

Esso concerne un piccolo comunello chiamato il castello di Tatti, il quale in origine era un comunello di 400 abitanti, ma poi fu aggiunto al comune di Massa Marittima.

Questo comunello in un luogo montuoso era gravato da una servitù che si divideva in tre, di legnatico, di pascolo ed altre particolari servitù.

Tolte le due ultime, rimane la servitù di legnatico, la quale concerne propriamente le località dette La Selva e Pian di Tatti, ed ha un'estensione di circa 2210 ettari.

Questo disegno di legge tende a togliere la servitù di legnatico, la quale rovina una quantità di fondi, i di cui proprietari sono obbligati di pagare le imposte. Ma vi è la circostanza, che prima in questo comunello non vi erano che 400 abitanti, e poi, essendo più facile raccogliere, che seminare, a poco a poco sono venute ad abitarlo molte altre persone, che non avevano i diritti originari, ma che, solo a titolo di dimora per aver abitato ivi, pretendevano di avere acquistato dei diritti. E così ora gli abitanti sono divenuti circa un migliaio.

È chiaro che questi individui, così sovrapposti e sopravvenuti, non possono avere diritto alcuno, e che, venendo un provvedimento di legge, il quale distinguendo coloro che possano avere i diritti di uso e quelli che no, escluda questi secondi ed accolga i primi.

Questo disegno di legge non toglie alcun diritto, ma stabilisce solo che vi sia una Commissione di arbitri, la quale esamini quelli che possano avere di questi diritti e conceda loro

dei compensi, e in certi casi particolari è perfino lasciata la facoltà di appellarsi alla Corte d'appello di Firenze.

Questo sistema di non togliere i diritti, ma di permettere che siano fatti valere e in certo modo di compensare largamente quelli che li possono accampare, esclude da per sé ogni appiglio a reclamo.

Con tutto ciò, fin da ieri, sono giunti al Senato dei dispacci i quali invocano che questa legge non sia votata dal nostro Consesso.

In primo luogo, il Senato non può tener conto de' dispacci telegrafici ed occorre che i reclami e le petizioni siano debitamente inviate.

In secondo luogo, il ragionamento è ovvio. O coloro i quali reclamano hanno dei diritti ed in questo caso la Commissione istituita dal disegno di legge, offre loro ampio modo di compenso e di far valere questi diritti; o coloro i quali reclamano, non hanno alcun diritto ed allora non hanno neppure ragione di far dei reclami.

Il ragionamento, lo ripeto, parmi molto semplice, e mi sembra non vi sia altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

La servitù di legnatico, la quale si esercita dagli abitanti della terra e Castello di Tatti nella Maremma toscana, in comunità di Massa Marittima, per far fuoco, travi, tavole e correnti, nelle tre tenute già comunali ed ora di proprietà privata, denominate La Selva, Pian di Tatti e Pian di Mezzo, è abolita nella estensione e misura dell'ultimo possesso di fatto. (Approvato).

Art. 2.

I proprietari delle tenute gravate della servitù di legnatico, di cui all'articolo precedente, sono obbligati a dare agli abitanti di Tatti una indennità, consistente nella cessione di una parte di esse tenute, la qual parte abbia un

valore eguale a quello che si giadichi competere alla servitù che rimane abolita.

(Approvato).

Art. 3.

È in facoltà della Giunta d'arbitri, che sarà istituita con la presente legge, di circoscrivere la indennità dovuta agli abitanti di Tatti a tutta o parte di una o due tenute, qualora queste possano meglio soddisfare ai bisogni della popolazione e all'esercizio della servitù di cui all'art. 1.

In tal caso i proprietari di esse tenute hanno diritto al pagamento di un canone il cui ammontare sarà determinato dalla Giunta d'arbitri in base al valore del fondo, depurato dall'onere della servitù; ed il canone sarà ad essi pagato dalla comunità di Massa Marittima, la quale ne sarà rimborsata dai proprietari delle altre tenute che restano liberate dalla servitù.

Il rimborso si opererà nella misura che verrà determinata dalla Giunta d'arbitri in proporzione e secondo l'entità dei rispettivi possessi già soggetti alla servitù, e coi mezzi di esecuzione stabiliti dalla legge 20 aprile 1871, n. 192 per la riscossione delle imposte dirette.

(Approvato).

Art. 4.

La parte di terreno assegnata agli abitanti di Tatti, a termini del precedente articolo, sarà libera da ogni peso ed ipoteca, tranne le imposte prediali che gravano su di essa.

(Approvato).

Art. 5.

Sono egualmente abolite le servitù di legnatico che si esercitano dai proprietari o presellanti reciprocamente sui rispettivi possessi o preselle, compresi nelle tre tenute, di cui all'art. 1, mediante pagamento di un annuo canone agli aventi diritto, corrispondente al valore delle servitù cui i fondi erano soggetti.

Il valore del canone verrà determinato sulla media dell'ultimo decennio.

(Approvato).

Art. 6.

I creditori dell'annuo canone di cui agli articoli 3 e 5, od il comune di Massa Marittima

nel caso contemplato dal secondo comma del detto art. 3, avranno il diritto di prelazione a qualunque creditore sopra gli immobili liberati dalle servitù, mediante l'ipoteca derivante dalla presente legge, e da iscriversi ne sei mesi dalla data in cui è divenuta definitiva la liquidazione del canone.

Questa ipoteca sarà iscritta per cura della Giunta, a spese dei proprietari affrancati, non appena le decisioni arbitrali saranno divenute definitive in conformità dell'art. 12.

Della detta iscrizione verrà dato avviso agli interessati nel foglio riconosciuto nella provincia come ufficiale per gli atti giudiziari con tre successive e non interrotte pubblicazioni.

Le ipoteche dei creditori le quali cessano secondo l'articolo 4 di essere operative nei terreni devoluti all'uso popolare sono di dritto trasferite nel loro grado, giusta il canone dovuto dai proprietari dei terreni affrancati, ai proprietari dei terreni ceduti, quando il relativo privilegio sia stato annotato dentro sei mesi dalla data dell'ultima inserzione nel foglio degli atti giudiziari, e con grado soltanto dalla data della annotazione, se dopo.

L'annuo canone è sempre affrancabile secondo le prescrizioni della legge 24 gennaio 1864, numero 1636.

(Approvato).

Art. 7.

È istituita una Giunta d'arbitri composta di un giudice del Tribunale civile e penale di Grosseto, il quale è nominato, a capo di ogni anno, dal primo presidente della Corte d'appello di Firenze e ne è il presidente, e di due arbitri, eletti per un biennio, uno dal prefetto della provincia, ed un altro dal presidente dello stesso Tribunale.

Tanto al giudice presidente quanto ai due arbitri è dato un supplente nei modi e con le norme del comma precedente.

Il giudice presidente e i due arbitri si titolari che supplenti possono essere rieletti.

Sarà segretario del collegio arbitrale un vice-cancelliere o vice-cancelliere aggiunto dello stesso Tribunale.

L'arbitramento sarà valido anche per le persone incapaci e per gli enti morali legittimamente rappresentati.

La Giunta d'arbitri ha sede presso la prefettura di Grosseto.

(Approvato).

Art. 8.

La Giunta d'arbitri è incaricata :

1. della ricognizione e identificazione dei fondi di cui all'articolo 1;
2. della liquidazione ed assegnazione delle indennità in terreni alla popolazione di Tatti;
3. della liquidazione ed assegnazione dei canoni di cui agli articoli 3 e 5;
4. della risoluzione di qualunque questione relativa alle servitù ed allo svincolo di esse, che non sia devoluta alla giurisdizione della Corte di appello nei casi tassativamente indicati nell'articolo 9.

Qualora la Giunta d'arbitri riconosca che la estensione del terreno da cedersi in corrispettivo dell'affrancazione è insufficiente alla popolazione di Tatti per proseguire, come per il passato, nell'esercizio della servitù, ammetterà gli abitanti di Tatti, e per essi il comune di Massa Marittima, all'infrancazione di tutta o di parte delle tenute gravate, mediante pagamento di annuo canone ai rispettivi proprietari. Contro la deliberazione della Giunta tanto il proprietario quanto gli utenti potranno ricorrere, entro il termine di 30 giorni dalla notificazione della decisione, al ministro di agricoltura, industria e commercio, il quale, udito il Consiglio di Stato, provvederà in modo definitivo.

L'ammontare del canone da pagarsi al proprietario sarà dalla Giunta determinato in base al valore del fondo, depurato dall'onere della servitù, e saranno applicabili le disposizioni dell'articolo 6 della presente legge.

(Approvato).

Art. 9.

La Giunta d'arbitri provvede innappellabilmente. Nel solo caso che insorga questione sull'esistenza o sui limiti e sulla natura delle servitù di cui agli articoli 1 e 5 della presente, possono gli interessati produrre gravame alla Corte d'appello con le forme del procedimento sommario.

L'appello è sospensivo, salvo alla Corte d'appello di ordinare la provvisoria esecuzione della

decisione arbitramentale sulle istanze delle parti. L'appello dev'essere interposto nel termine di giorni 30 dalla notificazione della decisione della Giunta d'arbitri nei modi di legge.

(Approvato).

Art. 10.

Le parti presenteranno i loro documenti, memorie difensionali e le conclusioni sulle quali gli arbitri emetteranno i loro provvedimenti.

Può la Giunta degli arbitri ordinare i mezzi istruttori che stima necessari in proposito, e se ammette la perizia, questa deve essere fatta da un solo perito.

La relazione del perito si avrà per notificata alle parti con l'avviso datone agli interessati dal segretario, dell'eseguito deposito nella cancelleria del tribunale.

Le parti potranno fare opposizione alla detta relazione entro un mese dall'avuto avviso. Questa opposizione dovrà essere depositata nella cancelleria del tribunale per poterne le parti prendere cognizione fra quindici giorni dal dì dell'avviso ricevutone.

(Approvato).

Art. 11.

Le spese occorrenti per l'esecuzione della presente legge sono anticipate alla Giunta d'arbitri da coloro che procedono all'affrancazione con obbligazione solidale; in mancanza, sono anticipate dal comune di Massa Marittima nella misura che è stabilita dalla Giunta d'arbitri. Il rimborso a chi avrà anticipato sarà fatto dagli altri affrancati in base a decisione della Giunta d'arbitri e co' mezzi di esecuzione stabiliti dalla legge 20 aprile 1871, n. 192, per la riscossione delle imposte dirette.

(Approvato).

Art. 12.

L'effetto dell'affrancazione dalle servitù avrà luogo immediatamente alla pronunziatione e pubblicazione della decisione, la quale, ad istanza e per cura della Giunta d'arbitri, sarà notificata ne' modi di legge agli interessati ed a loro spese eseguita.

Il ricorso prodotto in base all'art. 8 della

legge sospende l'esecuzione della decisione della Giunta d'arbitri, fino a che sul ricorso stesso non siasi provveduto dal ministro di agricoltura, industria e commercio.

Il provvedimento del ministro sarà notificato alla Giunta d'arbitri e agli interessati per mezzo del prefetto.

(Approvato).

Art. 13.

Le terre cedute in compenso della servitù, sono con decisione della Giunta d'arbitri, assegnate agli abitanti di Tatti, e per essi al comune di Massa Marittima, quale, con apposito regolamento approvato dalla Giunta provinciale amministrativa ne stabilirà fra gli utenti le condizioni di godimento, con diritto di prelevare dalle rendite quanto occorre alle spese ed agli oneri gravanti il fondo.

(Approvato).

Art. 14.

Entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge, il prefetto di Grosseto formerà lo elenco delle tenute gravate da servitù, nel quale sono indicati la servitù, l'ubicazione, la superficie, l'estimo censuario e quanto occorra alla identificazione, e il nome de' proprietari e presellanti.

L'elenco così formato sarà pubblicato nell'albo pretorio del comune di Massa Marittima ed alla porta dell'ufficio dello stato civile in Tatti.

Contro l'elenco può presentarsi ricorso dagli interessati, entro 60 giorni dalla detta pubblicazione, alla segreteria comunale che ne rilascerà ricevuta.

Entro 30 giorni successivi, ciascuno interessato può prendere cognizione de' ricorsi e fare in iscritto le sue osservazioni.

(Approvato).

Art. 15.

Spirato questo termine, l'elenco co' relativi ricorsi ed osservazioni è rimesso dal sindaco, per mezzo del prefetto di Grosseto, alla Giunta d'arbitri, per la liquidazione ed assegnazione della indennità e de' canoni, a tenore della presente legge.

(Approvato).

Questo disegno di legge si voterà poi domani in principio di seduta a scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge: « Vendita ai comuni di Cornuda, Cessalto e Chiarano dei boschi Fagarè, Olmè e San Marco di Campagna in provincia di Treviso » (N. 130).

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge intitolato: Vendita ai comuni di Cornuda, Cessalto e Chiarano dei boschi Fagarè, Olmè e San Marco di Campagna in provincia di Treviso.

Prego il signor senatore, segretario, Colonna di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, segretario, COLONNA legge:

Articolo unico.

Sono approvati i due sottoindicati contratti di vendita stipulati in forma pubblica amministrativa, presso l'Intendenza di finanza di Treviso:

1° del bosco denominato Fagarè al comune di Cornuda, in data del 6 giugno 1889, pel prezzo di L. 36,460;

2° dei boschi di Olmè e san Marco di Campagna, ai comuni di Cessalto e di Chiarano, in solido, in data del 10 ottobre 1891, pel prezzo complessivo di L. 77,837 36, ed alle condizioni speciali, per l'una e per l'altra delle dette vendite, risultanti dai rispettivi contratti.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo progetto di legge.

Ha facoltà di parlare il signor relatore Di Prampero.

Senatore DI PRAMPERO, *relatore*. Prima di passare alla discussione e votazione di questo progetto di legge permetta il Senato che io ripeta alcune delle considerazioni svolte nella relazione, per porgere motivo al signor ministro di fare quelle dichiarazioni, che l'Ufficio centrale crede opportuno provocare.

Con questo disegno di legge noi vendiamo ai tre comuni di Cornuda, Cessalto e Chiarano, i tre boschi di Fagarè, Olmè e San Marco che furono stimati L. 493,316 54 e li vendiamo per L. 114,297 96.

Per un articolo che il Governo ha nei contratti imposto a questi comuni, articolo che è

conseguenza di due ordini del giorno votati nei due rami del Parlamento; questi boschi vengono venduti col vincolo della conservazione in perpetuo.

L'Ufficio centrale ha avuto dei dubbi su questo vincolo che si fa ai comuni, ha espresso il timore che fra qualche anno col cambiarsi dei funzionari che hanno steso quei contratti possa passare in dimenticanza quella clausola del vincolo.

È per questo motivo che l'Ufficio centrale presenta il seguente ordine del giorno, che spera sarà accettato dal signor ministro:

« Il Senato interessa il ministro delle finanze a porsi d'accordo col ministro d'agricoltura e commercio, perchè prima che i contratti divengano definitivi, si compiano le pratiche prescritte agli articoli 2 e 7 della vigente legge forestale per il vincolo dei boschi e si riempi la lacuna esistente nel regolamento forestale della provincia di Treviso, che non contempla il vincolo d'igiene ».

Questi boschi oggi non sono vincolati secondo la legge forestale; e noi obbedendo ai desideri espressi in passato, desideriamo ora che siano vincolati, ma in forma legale.

Egli è per queste ragioni che il ministro credo non avrà difficoltà ad accogliere il ragionevole desiderio dell'Ufficio centrale.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. All'onorevole senatore Di Prampero è noto, come certamente è noto al Senato, che il procedimento di vincolo si compie mercè la legge forestale. E vi è tutta una procedura che comincia dai Comitati forestali provinciali presieduta dal prefetto e giunge fino al Consiglio di Stato, in caso di controversia.

Per cui più che al Governo, e alle parti interessate è al Comitato forestale della provincia dove sono i boschi, che bisogna rivolgersi perchè il procedimento si compia. Ciò detto, io non ho alcuna difficoltà di dichiarare a nome del Governo, che salvo le prescrizioni e il procedimento normale, prescritto dalla legge forestale, accetto volentieri i desideri dell'Ufficio centrale, cioè che questi boschi siano considerati nell'interesse della pubblica igiene anche perchè essendosi venduti ad un prezzo di favore,

si vuole che questi boschi servano alla pubblica utilità e non siano invece rivolti a utilità particolare. Ma ripeto, resta integro il principio che al vincolo si deve procedere mediante le prescrizioni stabilite sia nella legge forestale, sia nei regolamenti forestali, provincia per provincia, i quali sono sotto la sanzione dei Comitati forestali locali.

Senatore DI PRAMPERO, *relatore*. Non ignorava l'Ufficio centrale che la procedura relativa a questi vincoli di boschi è quella accennata dal ministro.

Ma premeva che il Governo accettasse di non dare esecuzione a questi contratti - sino a che quel vincolo non fosse legalmente stabilito. - Perchè forse potrebbe avvenire che quei Corpi, i quali dovrebbero avere l'iniziativa in tale procedura, non desiderassero molto che questo vincolo si facesse per poter poi avere libertà di vendere a suo tempo il bosco con vantaggio dei comuni ed evidente danno dell'erario.

Il ministro ha ciò compreso accettando l'ordine del giorno, ed io ne lo ringrazio in nome dell'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. Vuole avere la compiacenza di mandarmi il suo ordine del giorno?

Nessun altro chiedendo la parola dichiaro chiusa la discussione.

L'Ufficio centrale propone il seguente ordine del giorno:

« Il Senato interessa il ministro delle finanze a porsi d'accordo con quello di agricoltura, industria e commercio perchè prima che i contratti divengano definitivi si compiano le pratiche prescritte dagli art. 2 e 7 della vigente legge forestale, per il vincolo dei boschi e si riempi la lacuna esistente nel regolamento forestale di Treviso che non contempla il vincolo d'igiene ».

Il signor ministro dei lavori pubblici in nome del suo collega delle finanze dichiara di accettare quest'ordine del giorno.

Lo pongo ai voti: chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo si voterà domani in principio di seduta a scrutinio segreto.

Presentazione di un progetto di legge.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge sulle tramvie già approvato dall'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. Do atto al ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo progetto di legge.

Vista l'ora tarda rimanderemo a domani il seguito dell'ordine del giorno.

Avverto il Senato che essendo ammalato l'onor. senatore Pierantoni, relatore del progetto « Legge consolare », si procederà nella seduta di domani alla discussione dei progetti di legge iscritti nell'ordine del giorno successivamente a quello.

L'ordine del giorno sarà il seguente:

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

Sull'esercizio dei telefoni;

Convenzione con le società esercenti le strade ferrate per il servizio di navigazione fra Reggio e Messina in corrispondenza coi treni ferroviari;

Autorizzazione alle provincie di Aquila, Bergamo ed altre dieci di eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1892 il rispettivo limite medio del triennio 1884-85-86;

Abolizione delle servitù di legnatico nel territorio di Tatti (Massa Marittima);

Vendita ai comuni di Cornuda, Cessalto e Chiarano dei boschi Fagarè, Olmè e San Marco di Campagna in provincia di Treviso.

II. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Elenco di petizioni;

Provvedimenti per g' infortuni nel lavoro;

Legge consolare.

Proclamazione del risultato delle votazioni.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego i signori senatori segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori, segretari, procedono allo spoglio delle urne).

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Organici, stipendi e tasse per g' istituti d'istruzione secondaria classica:

Votanti	99
Favorevoli	85
Contrari	13
Astenuti	1

(Il Senato approva).

Modificazioni alla legge sulla costruzione e sistemazione delle strade comunali obbligatorie:

Votanti	99
Favorevoli	87
Contrari	11
Astenuti	1

(Il Senato approva).

Dichiarazione di pubblica utilità delle opere di prosciugamento della riva sinistra del fiume Ticino, con facoltà al comune di Sesto Calende d'imporre un contributo alle proprietà fronteggianti:

Votanti	99
Favorevoli	91
Contrari	7
Astenuti	1

(Il Senato approva).

Modificazione alla legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità:

Votanti	99
Favorevoli	86
Contrari	12
Astenuti	1

(Il Senato approva).

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica alle ore 2, con l'ordine del giorno che ho già annunciato.

La seduta è sciolta (ore 5 e 30).