

CI.

TORNATA DEL 30 MARZO 1892

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — Congedo — *Votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge discussi nella seduta precedente* — *Inversione dell'ordine del giorno* — *Discussione del disegno di legge sugli atti giudiziari e sui servizi di cancelleria* — *Osservazioni del senatore Pierantoni, cui rispondono il ministro di grazia e giustizia ed il senatore Saredo relatore* — *Approvazione degli articoli del progetto* — *Discussione del progetto di legge: Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche* — *Parlano nella discussione generale il senatore Finali relatore, ed il ministro dei lavori pubblici* — *Approvazione dei primi undici articoli e rinvio dell'art. 12 all'Ufficio centrale* — *Discorrono sopra alcuni articoli, il 12 compreso, i senatori Gadda, Vigoni, Saredo, Della Somaglia, Cambroy-Digny, Finali relatore ed il ministro* — *Risultato della votazione segreta fatta in principio di seduta.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 40 pom.

Sono presenti i ministri di grazia e giustizia, e dei lavori pubblici; più tardi intervengono i ministri della marina e della pubblica istruzione.

Il senatore, segretario, CENCELLI dà lettura del verbale della seduta di ieri, il quale è approvato.

Congedo.

PRESIDENTE. Il signor senatore Cornero chiede un congedo di un mese per motivi di salute.

Se non vi sono osservazioni questo congedo si intende accordato.

**Votazione a scrutinio segreto
dei progetti di legge
discussi nella seduta precedente.**

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

Approvazione delle eccedenze d'impegni verificate sulle assegnazioni di otto capitoli dello stato di provvisione della spesa del Ministero delle finanze, sei capitoli del Ministero degli affari esteri, otto capitoli del Ministero dell'istruzione pubblica, nove capitoli del Ministero dell'interno, due capitoli del Ministero delle poste e telegrafi e undici capitoli del Ministero della guerra, tutti riguardanti spese facoltative dell'esercizio 1890-91;

Soppressione del corpo delle guardie di pubblica sicurezza a cavallo in Sicilia;

Modificazioni alla legge sugli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza.

Prego il signor segretario Corsi a procedere all'appello nominale.

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

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno recherebbe la discussione del progetto di legge « Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche »; ma il signor ministro guardasigilli, che è presente dovendo assentarsi, pregherebbe il Senato di invertire l'ordine del giorno, e di voler discutere prima il progetto di legge sugli atti giudiziari e sui servizi di cancelleria.

Pongo ai voti questa inversione dell'ordine del giorno.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Discussione del progetto di legge: « Sugli atti giudiziari e sui servizi di cancelleria » (n. 185).

PRESIDENTE. Si procederà adunque alla discussione del progetto di legge sugli atti giudiziari e sui servizi di cancelleria.

Prego uno dei signori senatori, segretari, di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, segretario, CENCELLI ne dà lettura.

(V. Stampato N. 185).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Senatore PIERANTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PIERANTONI. Più volte in questa assemblea io manifestai le mie opinioni intorno le procedure e l'amministrazione della giustizia e sopra i disegni di legge presentati dai precedenti dell'onor. Chimirri.

Io desidero riforme organiche e complete, non piccole leggi, che spesso guastano la simmetria di una procedura e non adducono agevolzze ai legali ed ai magistrati nella ricerca della giustizia.

Desiderai la riforma del Codice di procedura civile, che da tutti gli scrittori, dalla pratica e dalla giurisprudenza fu additata come quel codice che raccolse formalismi e sanzionò nullità che non sono più d'accordo con i bisogni del tempo, col secolo dell'elettricità (*Bene*).

Appresi viaggiando in paesi stranieri che nessuna cosa tanto interessa la cura dei Governi civili quanto l'amministrazione della giustizia. Il voler fare dell'amministrazione della

giustizia ancora un provento di finanza è un triste ricordo dei tempi, in cui le magistrature erano venali, e la giustizia era data ai privilegiati per farsene ricchi.

Posso comprendere la necessità del nostro paese di lasciar tuttora la tariffa giudiziaria nello *statu quo*, ma non posso coscienziosamente dare il voto ad una legge, la cui relazione sebbene ci dica che serve ad unificare sistemi, a colmare lacune, certamente tende a procacciare due milioni di più al bilancio.

Dichiarando che non darò il mio voto a questa legge, non adduco una notizia, che affannerà l'onor. ministro Chimirri, (*ilarità*), e il ministro delle finanze, perchè essi sanno che le leggi, le quali si respingono dal Senato, vanno segnate *albo lapillo*.

A me basta che la mia coscienza non sia in contraddizione con se stessa.

Se si potesse fare uno stralcio, io voterei soltanto l'art. 3, quello che impone all'azione civile una tassa, perchè l'azione civile è un giudizio privato essenzialmente pedissequo alla azione penale, promosso a scopo d'interessi civili. E se è utile all'economia dei giudizi, al principio della indennità dovuta al danneggiato di far sperimentare l'azione civile insieme con l'azione penale, non ha diritto a privilegi con l'uso della carta libera.

Oltre questo principio di giustizia, che riscontro nell'art. 5, ve ne ha un altro d'economia sociale e di morale che io derivo dalla sanzione. Mi ricordo un brano di Cicerone nel libro *de officiis*, ove dice: che l'azione privata deve essere esercitata dall'uomo e dal cittadino, raramente e per supremi interessi; o quando si tratta di difendere il patrimonio dell'onore proprio e della famiglia, ovvero quando si tratta di cose di altissimo momento. Invece nessuna cosa è tanto degenerata in Italia e più arreca nocimento all'amministrazione della giustizia, quanto l'uso costante e continuo di associare ai rappresentanti del pubblico ministero l'accusa privata. Sensali, agenti e giovani difensori corrono dalle cancellerie alle osterie, vanno di terra in terra offrendo la parola come parte civile per acquistare rinomanza, spesso per ottenere compenso a condanna pronunziata. Le famiglie dei danneggiati per lo più tacerebbero. Gli uomini di legge le spronano alla vendetta privata. È una vera caccia al cliente largamente

ordinata. (*Approvazioni*). La necessità di usare la carta bollata ridurrà il tralignato costume. Ma fuori di questa sanzione, la rimanente legge recherà certissimo danno agli interessi economici delle classi povere.

L'onor. guardasigilli ed io ci trovammo spesso compagni od avversari nel Foro, colà conoscemmo i difetti e gl'interessi della giustizia; e perciò dobbiamo dire le cose quali esse sono. Io per il bene che gli voglio, dico che avrei desiderato che avesse esordito non con questi piccoli e gravosi progetti, ma con un'ampia riforma della procedura civile, tanto reclamata per il bene della giustizia.

CHIMIRRI, *ministro di grazia e giustizia*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CHIMIRRI, *ministro di grazia e giustizia*. Ringrazio il senatore Pierantoni, che pur dichiarandosi contrario alla legge, ha nondimeno nella sua lealtà fatto grazia a talune delle disposizioni in essa contenute, riconoscendo così che vi è qualche cosa di buono negli articoli 3 e 6.

Io apprezzo il suo giudizio per la parte lodata, ma non posso abbandonare quella che se non incontra il suo gradimento, fu favorevolmente accolta e lodata dall'Ufficio centrale.

L'onorevole Pierantoni disse che in luogo di piccoli ritocchi, sarebbe meglio por mano ad una larga riforma del Codice di procedura civile; ma egli, esperto parlamentare, sa per prova che le grandi riforme richiedono lunga preparazione e difficilmente approdano.

Era intanto avvertito da tutti il bisogno di questo provvedimento, il quale non è solo d'indole fiscale, ma risponde a un criterio più elevato di moralità e di giustizia.

Lo scopo fiscale c'è, tanto vero che questo disegno di legge fa parte di provvedimenti destinati a dar qualche ristoro alla finanza, ma lo scopo prevalente è quello di riempire una lacuna della legge del 1882.

Tutti sanno quale fu il principio informatore di quella legge. L'onorevole Zanardelli che la propose, volle attuare un concetto provvidissimo, vagheggiato dai suoi predecessori, quello cioè di raggruppare intorno al bollo i vari diritti di cancelleria, che per lo innanzi si esigevano con metodi molesti e poco dignitosi.

La legge del 1882 abolì il sistema dell'aggio, compensando i cancellieri con l'aumento degli

stipendi. Ma se la legge del 1882 abolì il vecchio metodo di riscuotere i diritti di cancelleria in materia penale non abolì codesti diritti.

Infatti che cosa fece la legge del 1882? Abrogò gli articoli 50 e seguenti della tariffa penale, che concernono il metodo delle esazioni non abolì gli articoli primo e quarto, che defluiscono quali sono le spese giudiziarie ripetibili.

Codesti articoli annoverano i diritti di cancelleria in materia penale fra le spese ripetibili tanto contro i condannati, quanto contro le persone civilmente responsabili.

Si comprende che non si volesse conservare per gli atti penali quello sconcio, che si era tolto di mezzo per gli atti civili, ma non vi è ragione di rinunciare al ricupero delle spese anticipate dell'erario per la punizione dei colpevoli, e di rinunciarle a profitto di una classe di cittadini, la meno degna di simpatie, qual'è la classe dei delinquenti.

Il nostro sistema di procedura non pone nessun ostacolo all'esercizio della difesa in materia penale; ma quando il prevenuto fu chiarito colpevole e condannato, egli deve soddisfare tre obblighi, quello d'integrare con la pena il diritto violato, l'obbligo di risarcire all'offeso il danno privato e di versare all'erario le spese anticipate.

La legge del 1882, abolendo i vecchi metodi senza surrogarne altri, produsse questo effetto, che non essendovi modo di procedere al ricupero delle spese anticipate, l'erario ha perduto parecchi milioni.

Costretti dalle necessità della finanza a premere la mano su tutti i contribuenti di buona volontà, potevamo noi lasciare in pace coloro i quali hanno un debito verso lo Stato, un debito contratto colle loro opere bieche?

Prima d'imporre nuovi sacrifici al paese e più molesti economie alle varie Amministrazioni, ci parve far cosa onesta e giusta costringendo a pagare quelli che devono pagare.

Ora una parte di questi crediti sono appunto le spese giudiziarie in materia penale, che dal 1882 in poi non si recuperano in alcuna maniera.

Ed io ricordo con un certo sentimento di soddisfazione che nel 1882, quando si discusse la legge presentata dall'onorevole Zanardelli, fui solo a levare la voce alla Camera elettiva

per additare la lacuna, che si lasciava nella legge e le conseguenze dannose che ne sarebbero derivate.

Mi si rispose vagamente, e non si fece caso delle mie osservazioni.

Il tempo mi ha dato ragione, e dopo pochi anni sono qui a difendere come ministro, un progetto da me non presentato, ma che risponde ai concetti da me espressi alla Camera elettiva nel 1882.

Dunque noi non facciamo nulla di nuovo, nè crediamo di proporvi una grande riforma. Il nostro intento è di sostituire al metodo abolito un sistema nuovo, meno pesante e vessatorio per lo ricupero delle spese di giustizia in materia penale.

E questo ricupero va fatto anche per un altro rispetto. Se si considera che le spese anticipate dall'erario si attingono dalle tasse che noi chiediamo al paese, è egli savio consiglio aggravare la mano sui contribuenti onesti per lasciare tranquilli coloro che han dato nel sangue e nell'aver di piglio?

L'onor. Pierantoni non può desiderarlo; per cui ho fiducia che, meglio avvisando lo scopo della legge, recederà dalla sua opposizione. Ad ogni modo mi auguro che il Senato la suffragherà col suo voto.

Le riforme di maggior lena si faranno, ma a tempo debito.

I Codici non si possono rimutare ad ogni volgere di sole.

Io penso che il rimettere sovente in discussione le leggi organiche dello Stato, se giova a rilevarne i difetti posti in chiaro dall'esperienza, nuoce per altra parte, perocchè uno dei pregi delle leggi è la loro stabilità.

I continui mutamenti tolgano autorità alle leggi ed impediscono che esse penetrino nella coscienza e nelle abitudini del paese.

Riconosco che nel Codice di procedura civile v'è molto da correggere e rimutare, ma non reputo prudente ed opportuno tentare una riforma radicale di tutto il Codice. Preferisco le riforme parziali dei titoli e delle materie, ove i difetti sono maggiori ed è urgente provvedere, come, a ragione di esempio, in tutta la parte che riguarda l'espropriazione forzata.

Le riforme così fatte riescono meglio e v'è speranza di condurle a porto.

Certo il presentare nuovi Codici al Parla-

mento può soddisfare la vanità di un ministro, può dar materie a lunghe e dotte discussioni, ma non è metodo che conduce allo scopo. Per queste ragioni non mi indugio nella difesa della legge, che parmi egregiamente illustrata dalla relazione dell'Ufficio centrale, e finisco ringraziando di nuovo l'onor. Pierantoni per la parte di lode che ha data agli articoli 3 e 6 del progetto, e pregando il Senato a volerlo approvare tale quale fu votato dall'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Pierantoni.

Senatore PIERANTONI. L'onorevole guardasigilli, abile difensore delle tesi ardue, oggi abile difensore della legge, disegno altrui, che ha fatto suo, ha voluto dimezzare lo scopo della legge per gettare innanzi al Senato l'ombra triste dei delinquenti e dimenticare le mie osservazioni.

Egli ha detto che sarebbe strano che in questo momento, in cui il manifesto del Governo è quello di pigliare, dovunque si può, danari, si dovessero lasciar tranquilli i delinquenti.

Onorevole guardasigilli, appare a chicchessia che non è cotesto lo scopo principale della legge, perchè lo scopo principale è quello di accrescere la tariffa per gli atti pertinenti alla amministrazione della giustizia civile.

Ciò posto, a me che aveva pur detto, che se vedevo qualche cosa di logico e di conseguente, era il pensiero di sanzionare il principio di eguaglianza contro i delinquenti, non era da rivolgere l'argomento poco ponderato.

Ora leggerò al Senato alcuno degli articoli del progetto di legge per far vedere se contengano moralità e giustizia, o, se invece non accrescano le tasse giudiziarie. L'articolo 1 è così redatto:

« Gli originali e le copie degli atti giudiziari in carta da bollo debbono essere scritti in modo leggibile ». Prima di tutto non era necessario di comandare per legge che quello che si scrive debba essere idoneo alla lettura. (*Ilarità*). Questo precetto di legge è superfluo e poco serio. I nostri antichi padri che sapevano scrivere bene e chiaramente le leggi, non avrebbero fatto opera così vana. (*Bene*).

« Ogni linea non può contenere meno di 14 nè più di 28 sillabe, ammessa compensazione tra le eccedenze e le deficienze di sillabe delle varie linee dello stesso foglio di carta ».

Vedete voi, onorevoli colleghi, quale specie di riduzione è fatta al pensiero? Quale fiscalità è scritta in questa legge? Per essa bisogna fare conto di sillabe, e mettere in uso una specie di aritmetica per operare la compensazione. Ma questa, mi ripete un procuratore generale, è cosa vecchia. È cosa vecchia, lo so, ma la civiltà delle leggi addimanda emendazioni e non cammino a ritroso.

Invece è legge nuova il precetto che segue:

« I contravventori sono puniti con l'ammenda di L. 25 per ogni foglio in contravvenzione ». Così la contravvenzione può essere riposta nella eccedenza di una sola sillaba, è pagata con L. 25.

Vedete che gravozza si mette al corso della giustizia civile, la quale pertanto in Italia si amministra colla carta bollata da tre lire e 60, salvo casi di tassa minore, mentre in paesi limitrofi a noi, per esempio nella Svizzera, si usa la carta libera, e quando si comanda la carta bollata un foglio costa dieci centesimi. (*Sensazione*).

Noi italiani siamo avvezzi a queste gravozze per non doverne patire maggiori.

Ma non basta. L'articolo reca inoltre: « Queste disposizioni si applicano anche agli atti stampati, alle comparse di risposta e di replica, alle conclusioni.

Talchè coloro che tuttora hanno la necessità di esercitare la professione dell'avvocato, vedranno siffattamente inceppata la libertà di azione, che ogni giorno, in ogni atto dovranno enumerare le sillabe per stare nella misura. Un errore di amanuense renderà inutile un foglio.

Segue poi l'art. 2° che reca: « I certificati del casellario giudiziale debbono farsi su fogli di carta bollata di lire una.

Lo sapete, il casellario dev'essere consultato per cento casi; per esempio, da chi aspira ad essere impiegato, da chi pensa a presentarsi ad un appalto pubblico. Simiglianti individui debbono avere certificati netti da ogni imputazione e non sono delinquenti, eppure debbono pagare una tassa. Ma la cosa più strana e gravosa è questa: Colui che ha bisogno di un certificato del casellario giudiziale, e si presenta di persona a richiederlo alla cancelleria, per ottenerlo debba prima far la domanda su carta bollata da 50 centesimi. Tutto ciò è inaudita fiscalità, è gra-

vezza impossibile a conciliarsi con la libertà umana e con la economia del tempo, con la equità e la ragione.

Se si volesse fare l'esame di tutti i regolamenti e di tutte le leggi che ogni giorno sorgono ad affannare la libertà umana, sarebbe da dire che si stava meglio quando si stava peggio. È vero che io ho riconosciuto corretto il principio informatore dell'art. 3; ma onorevole guardasigilli, io non ho lodato nè detto articolo, nè l'articolo 7; e se pure l'avessi fatto, la mia lode starebbe alle censure nelle proporzioni di due contro 8, perchè otto sono gli articoli di questo progetto (*Ilarità*).

Però io potrei fare la censura anche all'articolo 3, per la forma scorretta, nella quale è scritto: « Gli atti fatti... sono stesi su fogli di carta bollata... » Se sono fatti non possono essere più stesi (*Ilarità*). Si doveva dire: « gli atti da farsi saranno stesi su fogli, ecc. ».

L'art. 4 reca: « La desistenza dalla querela per l'azione privata deve scriversi su carta bollata... ».

Ma perchè non si può fare oralmente e con verbale redatto dal cancelliere? Perchè un querelante non può andare in cancelleria e fare una dichiarazione, che sarà raccolta? E non pensaste agli analfabeti? E perchè volete far pagare l'esercizio di un diritto che adduce economia all'azione giudiziaria? Adunque è scopo pienamente fiscale quello che anima la presente legge; nè c'è da dire che questo non sia vero. Nelle condizioni attuali, per quanto la volontà del legislatore possa essere disposta a favorire l'erario, non vi è legge peggiore di quella che aggrava l'amministrazione della giustizia. La giustizia è il fondamento dei regni.

Ed ora debbo rispondere alla parte relativa alla giustizia punitiva. Il guardasigilli ha ricordato nozioni elementari di diritto, dicendo che l'azione penale fa sorgere tre debiti quello di pagare la pena, l'altro di pagare i danni e il terzo di pagare le spese di giustizia. Però egli pensa che la filosofia civile insegnata dai nostri maggiori indicò un debito corrispettivo dei tre: quello dello Stato, che deve indennizzare chi senza essere delinquente fu vittima del carcere preventivo. (*Bene*).

Nella Camera dei deputati, per opera di un valoroso deputato ch'abbì l'onore di aver discepolo, la cui morte immatura rimpiango, si

era discussa la possibilità di applicare questi principi di giustizia remuneratista e sociale.

Io avrei compreso un governo che cessando dal fare delle tasse di giustizia un provento fiscale, ne facesse un fondo per indennizzare i danni cagionati ai privati cittadini ed alle famiglie. Questa legge non la comprendo: mi ripugna.

Ella, onor. guardasigilli che si preoccupa della questione sociale, non dimentichi che le classi povere avranno poco da fare con le Casse di risparmio, e che potrebbero ridere di quei pannicelli caldi della legislazione sociale se non li ignorassero; ma che una sola cosa le affanna, le tormenta e le immiserisce la facilità, con la quale sono sottoposte a carcere preventivo, che dura lunghissimo senza ragione alcuna, e lo provano le statistiche giudiziarie, mostrando che il 45 per cento di coloro che sono arrestati, sono poi prosciolti od assolti, perchè non erano colpevoli.

E da ultimo io vo' rispondere al grandissimo argomento della stabilità delle leggi, che non era da invocare. Lo so che la mutabilità delle leggi nuoce alla autorità delle leggi stesse; è codesta una massima antica; anzi io ne ricorderò un'altra: *plurimae leges corruptissima republica*. Ma quale riforma si è fatta della procedura? E non ha forse il potere esecutivo contratto debito colla società di riveder la legge di procedura civile?

Ella è più giovane di me, ma è addentro al moto legislativo dell'Italia contemporanea, di cui siamo parte.

Rilegga, onorevole guardasigilli, gli atti parlamentari e ricordi le leggi dei pieni poteri pubblicati nel 1865. Vi leggerà che il Governo, di cui ella ora è parte, assumeva l'impegno, appena cessata l'urgenza dell'ordinamento unitario, di sostituire a quelle leggi compilate sullo stampo antico del Codice di procedura francese, leggi rinnovatrici dell'azione giudiziaria.

Oh! no, non è soltanto la legge di espropriazione per esecuzione forzata, che dev'essere riveduta, ma il sistema dei due riti delle procedure, le lunghezze, le formalità soverchie, le gravi more. Vi sono studi e lavori ben compiuti, sui quali l'onorevole guardasigilli poteva porre la sua attenzione, se nel manifesto suo, come più volte lo ha detto, non ci fosse la co-

scienza di non voler proporre una grande riforma ed una sfiducia nel sistema parlamentare italiano.

Gridano i governanti che il Parlamento attuale non possa fare leggi di grandi riforme; come se la Francia, l'Austria ed altri paesi fossero in condizioni parlamentari migliori di questa povera stirpe romana, che una volta si vantava di poter essere la maestra del diritto e delle riforme giudiziarie. (*Bene!*)

Detto questo, io non parlerò più oltre dovendo curare la stessa economia delle mie forze fisiche. (*Bene!*)

CHIMIRRI, ministro di grazia e giustizia. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CHIMIRRI, ministro di grazia e giustizia. Evidentemente ciò che ci divide è più il metodo che la sostanza.

È vero che l'onorevole Pierantoni ha creduto di ritirare una parte delle lodi prodigate a questo progetto; ma ciò non scema punto la mia gratitudine verso di lui, perchè la difesa della legge sta appunto nella critica che egli ne ha fatta.

Mi rimproverò di non aver fiducia nell'attitudine dei Parlamenti a fare grandi riforme. Non dissi questo, ma soltanto ho sostenuto che quando un paese ha già fatte le grandi riforme legislative, non deve ogni giorno sconvolgerle da capo a fondo, ma è assai più savio consiglio ritoccare con grande cautela e prudenza l'edificio, come farebbe colui che sia costretto a restaurare la casa da lui abitata.

Giova procedere per ritocchi lenti e meditati a misura che se ne avverte il bisogno, e così infatti procede il Governo.

I maggiori rimproveri che si fanno al Codice di procedura civile concernono il procedimento sommario, e già allo scopo di correggerne i difetti che la pratica ha messi in rilievo, fu presentato alla Camera dei deputati un progetto su questo argomento, ed un altro progetto sulla procedura di espropriazione è allo studio del Ministero. Sono due argomenti rilevantissimi e degni dell'esame del Parlamento.

L'on. Pierantoni ammette che sia giusto e onesto far pagare i delinquenti, ma il progetto, egli aggiunse, colpisce pure i litiganti civili e fece segno delle sue censure l'articolo I, quasicchè il disposto che fissa il massimo e il minimo

delle sillabe, che si debbono scrivere sopra un foglio di carta bollata, sia cosa nuova e non esistesse già nella legge del 1865. Sì, onorevole Pierantoni, noi abbiamo ripetuto cotesta disposizione ed abbiamo fatto bene, perocchè la pratica ha dimostrato che l'abolizione di essa genera una doppia frode, a danno dell'erario e a danno dei litiganti. Genera una frode all'erario perchè per risparmiare la carta bollata, v'ha chi scrive così fitto da rendere illegibili le scritture agli avvocati e ai magistrati.

Il tempo dei magistrati e degli avvocati è prezioso e non lo possono spendere a interpretare le scritture giudiziali come fossero dei palinsesti.

Questa disposizione tende del pari a tutelare i contribuenti.

Ho avuto per le mani in questi giorni un certificato ipotecario scritto così lungo e largo che ho dovuto farlo copiare per poterlo leggere, e la copia ridusse in cinque fogli la scrittura che era diffusa in dieci fogli di carta bollata.

Dunque trattasi di ripristinare una disposizione praticamente utile già esistente nella nostra legislazione, la quale mal si presta ad una discussione di principi, di progresso e di regresso.

Nè si temano inconvenienti, perchè la compensazione delle sillabe non si fa per pagina, ma per foglio; ed è difficile che i pratici vi contravvengano altrimenti che di proposito.

Questa disposizione si è dovuta estendere agli stampati, perchè l'onor. Pierantoni non ignora il sistema invalso presso alcuni tribunali di scrivere succintamente le difese sopra un foglio di carta, e di svolgerle poi con voluminose stampe; e questo non è conforme allo spirito della legge.

Non mi aspettava che si censurasse anche il disposto dell'art. 2, relativo ai certificati del casellario.

L'onor. Pierantoni deve guardare a questo, che se si volesse applicare severamente la legge del 1882, questi certificati si dovrebbero scrivere in carta di 2.40 per le preture e di 3.60 per i tribunali.

Invece cosa si fa con l'art. 2? Domanda e certificato verranno a costare lire 1.80: questo in via di regola, giacchè si fa eccezione per gli operai, per i giornalieri, per coloro che li ri-

chiedono per essere ammessi nelle società di mutuo soccorso; le eccezioni, come vedesi, sono così estese che quasi annullano la regola.

Le altre disposizioni contenute nel disegno di legge si riferiscono al ricupero delle spese dei delinquenti condannati, e su questo punto si è tutti d'accordo non potendosi contraddire la giustizia di questo provvedimento.

L'onor. Pierantoni sposta il terreno della disputa, e vien fuori con le solite affermazioni intorno al dovere che ha la società d'indennizzare gl'imputati prosciolti; ma questo è tema disputabilissimo e non voglio neppur toccarlo per non divagare oltre i confini di questa legge.

Concludo facendo osservare che questa legge mentre assicura un modesto contributo all'erario, risponde a criteri di equità e di giustizia.

È vero che si estende la carta da bollo anche alla desistenza della querela, ma bisogna guardare che questa si richiede nei reati di azione privata.

Se il privato, dopo aver messo in moto la azione giudiziaria, vuol recedere, paghi almeno questo lieve scotto.

Se l'onor. Pierantoni vorrà considerare quanto ho detto, spero che smetterà anch'egli dall'opposizione.

Le modeste riforme non impediscono le riforme più vaste e radicali.

Si cominci col dare il passo alle riforme modeste, e questo mi incoraggerà a proporre di più importanti.

Senatore PIERANTONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore PIERANTONI. Io volevo dire una sola cosa, onor. guardasigilli, che il caso addotto, che ci sono certi amanuensi di studi legali che scrivono in modo intelligibile è caso raro, potrei dire anche rarissimo, ma risolto dalla giurisprudenza.

Prima di tutto se un avversario nel foro non sa difendersi e scrive senza farsi capire, pregiudica l'interesse del suo cliente, e il presidente stesso può respingere gli atti legali scritti in questa forma. Me ne appello ai magistrati che sono in quest'aula.

Ora dunque se il Ministro è venuto a dire che al suo Ministero gli hanno presentato un certificato che non era leggibile; ciò non vuol dire nulla: in tal caso si rimanda a chi lo ha presentato, perchè lo scriva in modo leggibile.

Ma quando ha voluto chiamar questo fatto una frode, si è dovuto affrettare a dire: ma abbiamo applicato lo stesso principio alla stampa.

Ora, Domine Dio, la stampa non vi dà l'inconveniente di non essere leggibile, e poi lei lo sa che ogni foglio dell'atto legale stampato costa 10 lire in tariffa.

Ora è strano che l'avvocato che dopo di aver fatto la scrittura, o di aver dettato il suo pensiero ad un amanuense, crede di tramandare le sue opinioni in carta e di moltiplicare la comparsa concessionale o la difesa perchè l'abbiano presenti tutti i giudici, debba far cadere a spese del cliente quest'altro onere, e che la stampa medesima debba essere ristretta in quelle proporzioni.

Ella crede che questa legge non sia gravissima per il paese? Ciò ci divide. Una volta Thiers disse che la posizione in cui un uomo si trova fa vedere diversa prospettiva. Dai banchi di legislatore e di deputato si vedono certe cose che dai banchi dei ministri non si vedono.

Creda pure, onor. guardasigilli, che dopo l'abolizione delle preture, che ha portato tanto malumore, e dopo un programma del Governo, il quale diceva che tasso non se ne sarebbero messe, queste leggi aumentano il malcontento del paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Saredo relatore.

Senatore SAREDO, *relatore*. Dopo le luminose risposte del ministro guardasigilli al senatore Pierantoni, poco per verità rimane a dire al relatore dell'Ufficio centrale. Mi limiterò quindi ad enunciare i motivi per i quali fu deciso che convenisse accettare il progetto di legge come venne votato dall'altro ramo del Parlamento.

Anzi tutto ci parve lodevole che questo progetto fosse staccato da uno complessivo che aveva per titolo: « Provvedimenti finanziari »; perchè effettivamente, se questo progetto ha un fine fiscale, non è altro però nella sostanza che un ritorno a quello che io chiamerei diritto normale in ordine alle tasse giudiziarie che venne sapientemente introdotto colla legge del 29 giugno 1882.

In quella legge appunto incorse la lacuna alla quale si è riferito il ministro guardasigilli e che l'Ufficio centrale mise in rilievo nella relazione.

Non si credette allora che la soppressione delle tasse di cancelleria avessero portato un danno all'erario, e quando l'onorevole Chimirri nell'altro ramo del Parlamento, nel corso della discussione di quella legge, accennò a questa lacuna, dichiarava, che sotto l'aspetto fiscale era un errore sopprimerle, privando l'erario di un provento legittimo. Aggiunse che era un errore anche sotto l'aspetto morale e giuridico perchè si dispensavano i condannati dall'onere del contributo alle spese che il loro giudizio aveva reso necessarie.

In verità le risposte date non furono decisive; si disse solo che si voleva sopprimere una tassa il cui provento si riduceva a poca cosa.

L'esperienza ha dimostrato il contrario; e soprattutto, lo ripeto, si è trascurato quel concetto che chiamerò etico ad un tempo e giuridico. In realtà, non v'ha una sola delle tasse introdotte con la presente legge che non sia giustificabile sotto questo aspetto. Si è specialmente impugnato l'art. 6, che stabilisce la tassa sulle sentenze di condanna: ma anche le altre tasse introdotte hanno una giustificazione che, io ripeto, considero soprattutto sotto l'aspetto giuridico: poichè quanto all'aspetto finanziario, esso è una conseguenza utile, certamente desiderabile, ma che per se medesima non sarebbe sufficiente a legittimare il progetto, qualora urtasse in qualche principio di diritto o di morale.

Non dirò nulla quanto al 1° articolo.

Quanto all'art. 2° mi permetto aggiungere una considerazione a quanto ha detto il ministro. Se c'è tassa di carattere commutativo è appunto questa.

Quando si va a domandare un certificato il quale determina la condizione giuridica di colui che lo richiede, in relazione alla legge penale, in realtà si domanda allo Stato un servizio che vien pagato con una tassa molto mite.

Del resto le esenzioni che si fanno col 1° e col 2° capoverso sono così ampie, come ha già rilevato il ministro, che se vi è una censura a fare è che colla disposizione di tali articoli, nella maggior parte dei casi, si avranno certificati gratuiti.

Quanto alla tassa che colpisce gli atti per la costituzione di parte civile, sono lieto che l'onorevole Pierantoni abbia riconosciuto che se in fondo c'è disposizione giusta e morale è questa, per i grandi abusi che l'esperienza ha dimo-

strato che si verificano con l'eccessivo sviluppo della parte civile.

In realtà i processi penali appena presentano qualche elemento drammatico fluiscono per cambiare le aule giudiziarie in veri teatri; e chi ha esperienza dei dibattiti penali sa che chi imprime questo carattere teatrale è quasi sempre l'intervento della parte civile.

Insomma, senza intraprendere ora l'esame particolareggiato dei singoli articoli, e riferendomi alle considerazioni svolte dal ministro guardasigilli, e salvo poi a suo tempo di discutere articolo per articolo, l'Ufficio centrale ritiene che questa legge si giustifica come una legge di carattere essenzialmente giuridico, che completa e perfeziona la legge del 29 giugno 1889, la quale ha così sapientemente riordinato e migliorato il sistema delle tasse giudiziarie.

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

Si passa alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Gli originali e le copie degli atti giudiziari in carta da bollo debbono essere scritti in modo leggibile: ogni linea non può contenere meno di 14 nè più di 28 sillabe, ammessa compensazione tra le eccedenze e le deficienze di sillabe delle varie linee dello stesso foglio di carta:

I contravventori sono puniti con l'ammenda di L. 25 per ogni foglio in contravvenzione.

Queste disposizioni si applicano anche agli atti stampati, alle comparse di risposta e di replica, alle conclusioni, non che alle postille ed aggiunte che vi sieno fatte.

(Approvato).

Art. 2.

I certificati del casellario giudiziale debbono farsi su fogli di carta bollata da lire una; la domanda deve essere fatta su foglio da L. 0.50.

Trattandosi però di richieste di certificati penali fatte da operai o da giornalieri per ricerca di lavoro od ammissione al lavoro, domanda e certificato sono stesi su carta libera,

ed il certificato deve portare l'annotazione dell'uso speciale cui è destinato.

Restano ferme le disposizioni contenute al n. 9 dell'art. 26 della legge 13 settembre 1874, n. 2077.

(Approvato.)

Art. 3.

Gli atti fatti o richiesti da chi si costituisca parte civile nel giudizio penale, sono stesi su fogli di carta bollata: da L. 3 nelle cause avanti alle Corti ed ai tribunali, e da L. 2 in quelle avanti alle preture.

Sono escluse da questa disposizione le citazioni dei testimoni e dei periti.

(Approvato).

Art. 4.

La desistenza dalla querela nei reati d'azione privata deve scriversi su carta bollata da una lira.

(Approvato).

Art. 5.

Il bollo della carta menzionata negli articoli precedenti è soggetto all'aumento dei due decimi di cui all'art. 77 della legge 13 settembre 1874, n. 2077.

(Approvato).

Art. 6.

È stabilita una tassa unica sulle sentenze in materia penale nelle seguenti misure:

1. In caso di condanna alla pena degli arresti o dell'ammenda:

Sulle sentenze di pretore	L. 10
Di tribunale in appello	20
Di tribunale in 1 ^a istanza	25
Di Corte d'appello	30
Di Corte d'assise	50

2° In caso di condanna ad altre pene:

Sulle sentenze di pretore	30
Di tribunale in appello	50
Di tribunale in 1 ^a istanza	60
Di Corte d'appello	75
Di Corte d'assise	100

3° In caso di rigetto o d'inammissibilità del ricorso della parte privata sulle sentenze di Corte di cassazione L. 25.

Nelle cause per reati d'azione privata la tassa unica nelle proporzioni come sopra stabilite è a carico del querelante nei casi in cui esso è tenuto al rimborso delle spese ai termini dell'art. 563 del Codice di procedura penale.

Questa tassa si aumenta della metà se sono due i condannati da una sola sentenza, e si raddoppia quando siano tre o più; ed è dovuta solidalmente da tutti i condannati per uno stesso reato.

Essa viene iscritta nei registri della cancelleria presso l'autorità giudiziaria che pronunziò in primo grado, e riscossa insieme alle spese processuali ed alle spese pecuniarie, se ve ne sieno, coi metodi stabiliti dalla legge 29 giugno 1882, n. 835.

Sono esenti da tassa le sentenze relative a contravvenzioni, a regolamenti di semplice polizia locale, urbana e rurale, menzionate nell'articolo 111, n. 6, della legge comunale e provinciale.

Finchè non sia diversamente provveduto, ai funzionari delle cancellerie giudiziarie che procedono agli atti di esecuzione pel ricupero delle tasse e spese processuali in materia penale, sarà devoluto il terzo dell'aggio competente ai ricevitori del registro per la riscossione delle tasse previste dal presente articolo. La quota di aggio sarà ripartita fra i funzionari di cancelleria nei modi da determinarsi per regolamento.

(Approvato).

Art. 7.

I depositi di danaro e di titoli di credito che, secondo le disposizioni vigenti, possono farsi presso le cancellerie giudiziarie, sono eseguiti direttamente dalle parti o dai loro procuratori nella Cassa dei depositi e prestiti od in quelle di risparmio postali, secondo le norme stabilite dal regolamento.

La polizza o ricevuta della Cassa suddetta si presenta in cancelleria e vale come deposito fatto nella medesima per tutti gli effetti legali.

I depositi per concorrere agli incanti possono

anche farsi nella cancelleria del Tribunale secondo le disposizioni del Codice di procedura civile.

(Approvato).

Art. 8.

Ferme le esenzioni per i poveri dalle tasse di bollo stabilite dalle leggi relative, è abrogata ogni disposizione contraria alla presente legge, la quale andrà in vigore il 1° luglio 1892.

(Approvato).

Questo disegno di legge si voterà nella seguente seduta a scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge sulle tramvie a trazione meccanica, e ferrovie economiche (N. 183).

PRESIDENTE. Si passa alla discussione del progetto di legge all'ordine del giorno sulle tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche.

Chiedo al signor ministro dei lavori pubblici, se accetta che la discussione si svolga sul progetto di legge dell'Ufficio centrale o mantiene il proprio.

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

PRESIDENTE. Allora prego il senatore segretario Corsi di leggere il progetto di legge, quale è stato proposto dall'Ufficio centrale.

Il senatore, *segretario*, CORSI legge:

(V. stampato n. 183-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Do facoltà di parlare all'onorevole Gadda.

Senatore GADDA. Permetta il Senato che io dica una parola intorno a questo progetto di legge. A me pare che questa legge sia opportuna, perchè il servizio delle tramvie ora è abbandonato a norme arbitrarie e variabili, il che non può che produrre dei pericoli nel suo esercizio. Penso quindi che il Governo abbia fatto molto bene a presentare questo progetto di legge che fu già approvato dalla Camera dei deputati, e che viene alla nostra discussione migliorato dallo studio fatto dall'Ufficio centrale. Ciò mi anima a fare qualche osservazione, la quale non intralcerà ritardando l'attuazione

della legge, perchè questa per le modificazioni opportunamente proposte dall'Ufficio centrale deve ritornare alla Camera.

Innanzitutto mi faccio una domanda: perchè con questo progetto di legge non si è mantenuto espressamente il diritto di prelazione che compete alle Società già costituite per l'esercizio ferroviario; diritto che ha il suo fondamento nella legge del 1885; diritto che non è un privilegio, ma assicura invece un buon esercizio provvedendo così all'interesse pubblico?

Non si tratta colla prelazione di impedire che sorga una nuova ferrovia, ma si desidera che la ferrovia nuova sia esercitata colla sicurezza di un buon servizio.

Io avrei desiderato che fosse dichiarato, che l'attuale legge non modifica quella disposizione, perchè siccome questo progetto di legge attribuisce al Governo, ai comuni, alle provincie la facoltà di fare delle nuove concessioni, così potrebbe sorgere qualche dubbio se sieno riservati integri i diritti stabiliti da leggi anteriori. Potrebbe credersi che le condizioni ed i limiti stabiliti nella precedente legge possano essere alterati da disposizioni nuove che riguardano linee non ancora concesse.

Io ho fatto questa osservazione principalmente nell'interesse dello Stato, perchè questo diritto di prelazione tutela ferrovie di proprietà dello Stato, e tutela i prodotti di linee a cui lo Stato partecipa.

E tanto più mi preme di rimuovere qualunque dubbio sulla conservazione di quel diritto, inquantochè potrebbe il Governo per avventura essere esposto a pagare delle indennità alla Società a cui ha concesso l'esercizio, quando venisse violato un diritto loro assicurato dalla concessione.

Avrei anche desiderato che fosse ben chiaro che non si possono fare delle concessioni in onta alle disposizioni che la legge del 1889 stabiliva. Quella legge dava facoltà al Governo di sussidiare delle ferrovie economiche, con un sussidio abbastanza generoso nell'intento di promuovere tali ferrovie. Era però detto che erano escluse dal sussidio quelle nuove ferrovie che facessero una concorrenza alle ferrovie dello Stato, e questa restrizione era naturale. Io vorrei che quel diritto fosse invulnerato anche nella legge attuale.

Ripeto ancora, che forse la mia sollecitudine rivela una preoccupazione eccessiva; ma è sempre meglio togliere qualunque equivoco espressamente, tanto più che mi pare che nella pratica vi sia stato qualche caso che non corrispose perfettamente allo spirito della legge.

Io non so se nella concessione della ferrovia, che credo sia economica, da Napoli a Castellammare e Sorrento, siasi dato o promesso sussidio. Ma quella linea sarebbe parallela alla ferrovia ordinaria e servirebbe le stesse località. Si dovrebbe quindi proporre per la prelazione alla Società ora esercente che per le considerazioni sovra esposte non potrebbe essere sussidiata.

Io non posso dubitare che il Ministero avrà proceduto e procederà rispettando i diritti di prelazione e di tutela esistenti.

Potremo avere così due ferrovie senza aver violata la legge sulle concessioni.

Io desidererei che l'apprezzamento del ministro intorno a questa linea di condotta fosse ben chiaro.

Io faccio anche la domanda, se i tramvia sono anch'essi contemplati in quella disposizione che stabilisce che non si possono fare concessioni senza rispettare il diritto di prelazione.

Parrebbe di no, perchè per i tramvia la concessione viene data dai comuni o dalle provincie secondo che gli uni, o le altre sono proprietari del suolo stradale e le tramvie devono sempre correre sulla strada ordinaria esistente.

D'altra parte però si deve considerare che la tramvia ha rotaie di ferro con trazione a vapore, onde per il servizio a piccola velocità è una vera ferrovia: siccome la legge del 1885 non faceva alcuna distinzione, dovrebbe ritenersi che le stesse condizioni di restrizione fossero valide anche per loro.

« Il concessionario avrà sempre diritto di prelazione per esercitare alle condizioni proposte da altri che chiedono concessioni di nuove strade, quando questi siano concorrenti ad altre della rete già concessa, o perchè servono agli stessi centri di popolazione o perchè riuniscono con un percorso più breve due punti della rete ».

A me pare che ogni volta che queste condizioni indicate nel disposto della legge si verificano rispetto a nuove tramvie, anche per queste

dovrebbe essere valida la eccezione che limitava la facoltà del concedente.

Non facendosi alcuna distinzione dei tramvia dalle ferrovie secondario e dalle economiche, non dovrebbe farsi nelle esecuzione pratica una distinzione che la legge non fa. Sarebbe però opportuno che l'attuale progetto di legge togliesse ogni perplessità.

Io sentirò volentieri l'opinione dell'Ufficio centrale e dell'onorevole ministro in proposito; l'argomento è abbastanza importante per meritare di essere chiarito.

Se in questo concetto di massima l'Ufficio centrale e l'onor. ministro mi seconderanno, allora io mi permetterò di proporre, quando saremo all'articolo qualche modificazione che stabilisca chiaramente il nostro concetto.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. Le osservazioni fatte dall'onor. Gadda, hanno molta importanza; ma pare a me che pur seguendo quell'ordine di considerazioni, non occorra modificare punto il presente progetto di legge. Esso regola quello che dice di voler regolare; tutto quello che non vi è compreso resta governato dalle leggi vigenti intorno a questa materia.

Difatti l'art. 51 dichiara che per tutto ciò che non è derogato da questa legge, resta in vigore nelle sue disposizioni, la legge del 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche.

Nella relazione poi dell'Ufficio centrale, si si nota che non è toccata la questione delle strade ferrate in relazione alla concorrenza che possono fare le une alle altre; e si è indicata la legge appunto sulle opere pubbliche del 1865 e quella del 30 giugno 1889, la quale ha dato delle norme per la concessione del sussidio governativo alle ferrovie economiche, che può elevarsi fino a 30,000 lire al chilometro, per la durata di 70 anni. Questa legge determina a quali ferrovie, per rispetto alla pubblica utilità, possa essere concesso il sussidio; come delinea i casi del verificarsi concorrenza.

Non ci è sfuggita la legge del 27 aprile 1885 che ha approvate le convenzioni ferroviarie, in quanto riguarda la prelazione da darsi alle Società concessionarie dell'esercizio delle ferrovie dello Stato, quando nuove linee siano per fare ad esse concorrenza; ma a noi non è parso

dover citare nella relazione quella legge, perchè non è proprio la legge la quale concede la prelazione i cui termini l'onor. Gadda ha con precisione ricordato; ma è nel capitolato annesso ai contratti, che agli articoli 6 e 7 è indicato in quali casi compete quella prelazione alle Società concessionarie dell'esercizio.

Ora se la legge che noi stiamo discutendo non può mutare le disposizioni delle leggi vigenti per rispetto alla concorrenza, cosa estranea al suo oggetto, tanto meno può temersi che possa offendere un diritto acquisito dalle Società concessionarie delle ferrovie, per mezzo di quei contratti che hanno stipulato collo Stato e che sono stati approvati per legge.

Mi pare dunque che non vi sia alcun dubbio che le disposizioni delle leggi dello Stato, in ciò che riguarda le concorrenze ferroviarie, restano in vigore e debbono essere osservate; come non v'è alcun dubbio che questa legge speciale possa offendere in special modo i diritti acquisiti di prelazione.

Desidererei che queste spiegazioni acquietassero ogni dubbio in contrario del senatore Gadda.

Senatore GADDA. Io avevo visto che all'onorevole Finali non era sfuggita la questione; ma appunto perchè l'art. 51 cita la legge del 1865, a me pareva opportuno che si dovessero citare le altre leggi, perchè diversamente quel che si è detto stà, e quel che non si è detto sembra che si abbia voluto colla nuova legge modificare. La legge che si propone ora tratta del diritto di concessione; quindi versa nella stessa materia.

A me sembra che nell'articolo 51 si dovrebbe citare anche il mantenimento in vigore delle leggi del 1885 e del 1889 come si era citata la legge organica del 1865.

La legge del 1865 è la legge fondamentale; qui si tratta di leggi speciali e le norme per la concessione e l'esercizio delle nuove linee vengono determinate non dalla legge del 1865 ma da queste leggi speciali. Mi pareva quindi opportuno che si affermasse il mantenimento delle altre leggi. Ad ogni modo io ho creduto mio dovere di esprimere questo mio dubbio al riguardo. All'articolo 51, e spero sarò d'accordo con l'Ufficio centrale, proporrò un'aggiunta per dichiarare espressamente mantenute le disposizioni di leggi speciali. Mi riservo quindi

LEGISLATURA XVII — 1ª SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 MARZO 1892

di riprendere al detto articolo la mia proposta. Ora mi bastava di accennarla, onde l'Ufficio centrale e il ministro avessero opportunità di riflettervi, sperando di averli consenzienti.

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

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io trovo molto opportune le osservazioni dell'onorevole Gadda; ma, a parte le dichiarazioni dell'Ufficio centrale, io gli posso dire che la pratica amministrativa è precisamente nel senso delle osservazioni fatte dall'onor. senatore Gadda.

Anzi, poichè ha citato il caso della linea Napoli-Sorrento, dichiaro che per questa linea, per la quale già vi sono tutte le approvazioni, non si procederà alla concessione ad altri enti o persone senza prima avere interrogato la Società mediterranea per la prelazione. Ed è questa la pratica in corso.

Debbo dire di più, a proposito di questa linea, che cioè non è vero che sia concorrente, perchè se vi sono dei tratti nei quali si avvicina alla linea attuale, ve ne sono altri in cui se ne discosta moltissimo, perchè per andare da punti al di sopra di Torre Annunziata e di Portici alla stazione rispettiva, si avrebbe una percorrenza quasi uguale a quella che si avrebbe, andando con qualunque altro mezzo ordinario; cosicchè qualora venisse un'altra linea di ferrovia, questa non toglierebbe nulla al traffico dell'altra linea.

Ma a parte la questione di fatto, l'Amministrazione non ha proceduto nè procederà a concessioni, nè per questa nè per altre linee consimili, senza domandare alle Società esistenti se vogliono esse assumere la costruzione; poichè anche nell'interesse delle linee offre maggiore garanzia una grande Società che ha già mezzi compiuti di esercizio, che non una piccola Società che non potrebbe avere che l'esercizio di tronchi di breve percorrenza. Anche per questo verso quindi, io posso dare le migliori assicurazioni all'onorevole senatore Gadda.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor senatore Cambray-Digny.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Io avrei qualche osservazione da fare sulla questione delle tariffe e specialmente sulla insufficienza che mi pare ci sia in questa legge, di disposizioni transitorie che concernono le tramvie attualmente in esercizio.

Ora poichè l'art. 11 del progetto di legge riguarda appunto la questione sulla quale io avrei qualche cosa da dire mi pare sia miglior consiglio il fare le mie osservazioni quando discuteremo l'art. 11.

PRESIDENTE. Allora io la iscriverò per parlare sull'art. 11.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Precisamente.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, nè essendovi altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo ora alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

La concessione del suolo stradale occorrente per l'impianto delle tramvie è di competenza dell'ente proprietario della strada, e non potrà avere durata maggiore di anni 60.

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

(Approvato).

Art. 2.

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

(Approvato).

Art. 3.

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

Il biuario sarà collocato a livello del suolo stradale, in modo da recare il minor possibile ostacolo per l'ordinario carreggio, al quale dovrà restare sempre riservata una zona di larghezza tale, che a giudizio dell'ente proprietario della strada concedente sia sufficiente alla libera circolazione, ed al libero scambio dei veicoli, e per la sicurezza dei pedoni, durante il contemporaneo passaggio del treno.

Nel caso però che tale larghezza fosse infe-

riore a metri 4 si dovrà ottenere l'approvazione governativa.

La linea di massima sporgenza del materiale mobile appartenente ad una tramvia dovrà, salvo in casi eccezionali, coll'approvazione del Governo, distare non meno di 80 centimetri dalle case laterali, e così dai parapetti e da altri manufatti.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. A me pare che la larghezza di 4 metri lasciata alle strade ordinarie quando vi è una percorrenza sopra la stessa sede stradale a trazione meccanica, sia troppo poca cosa e renda pericolosa la strada ordinaria.

Va bene che i municipi possono determinarla come limite minimo; ma sappiamo che i municipi sono costretti ad assecondare le domande di quelle Società che sanno accaparrarsi l'appoggio dei comunisti, senza pensare molto ai gravi inconvenienti che ne potrebbero derivare: ma la responsabilità di questi risale alla legge inconsultamente larga.

Noi abbiamo veduto verificarsi gravissimi inconvenienti in ogni parte d'Italia e fuori, per effetto di improvvide tolleranze.

Effettivamente una tramvia sopra sede di 4 metri quando percorre con una velocità che può essere di 20 chilometri, è di pericolo gravissimo.

Io credo che bisognerebbe portarla a 5 metri per lo meno.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor relatore.

Senatore FINALI, *relatore*. È una delle questioni tecniche delle più importanti e delle più dibattute questa del doversi prescrivere un minimo di larghezza per la zona riservata al carreggio.

Se non erro, l'onor. Gadda non ha considerato abbastanza che questo articolo riguarda soltanto le tramvie, le quali non debbono avere una sede separata da quella della strada ordinaria; mentre le ferrovie economiche, quando anche corrono sopra una strada ordinaria carreggiabile, debbono essere separate dalla zona data al carreggio.

Si propone appunto che il minimo della zona riservata al carreggio in una strada sulla quale

s'impianta una ferrovia economica, sia di 5 metri, anzi emendando il progetto venuto dalla Camera, noi escluderemmo che in nessun caso questo minimo di 5 metri possa essere ridotto.

Certo che in uno spazio di 5 metri si svolge più libero e sicuro il carreggio ordinario, e il movimento di cavalcature e di pedoni, che non in quello di 4 metri soltanto.

Ma la Commissione la quale fece l'inchiesta sulle tramvie in Italia credette che la larghezza di 4 metri potesse essere sufficiente; a condizione peraltro che non vi debba essere alcun impedimento al passaggio dei pedoni, e dei veicoli, dalla zona riservata al carreggio ordinario a quella dove viene collocato il binario della tramvia.

Gli enti proprietari dovranno vedere prima di concedere lo stabilimento e l'impianto di una tramvia, se questa può creare qualche pericolo al movimento ordinario sulla strada carreggiabile.

Il Governo poi, e questa è una disposizione a cui molto opportunamente tenne fermo l'onorevole ministro dei lavori pubblici, deve riconoscere *a priori* se la strada su cui si vuole impiantare una tramvia sia tale da prestarvisi; e per certo non concederà l'esercizio a trazione meccanica in una strada, quando crederà che la larghezza della zona, che resta riservata al carreggio ordinario non sia sufficiente; o quando le condizioni in generale della strada siano tali, che l'impianto d'una tramvia se non impedisca il carreggio ordinario ed il movimento dei viaggiatori, costituisca per gli uni e per gli altri qualche danno o qualche pericolo, che possa difficilmente evitarsi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Gadda.

Senatore GADDA. Sperava che il relatore secondasse la mia idea, poichè i cinque metri rappresentano una larghezza, uno spazio appena sufficiente, e quando si viene al di sotto di tale limite, accadono inconvenienti; tanto più che il progetto, mentre vuole una difesa per le ferrovie economiche, per le quali si richiede una sede stradale più larga, per i tram non richiede questa difesa, mentre accorda una sede stradale più ristretta.

Osservo poi che la parte della strada occu-

LEGISLATURA XVII — 1^a SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 MARZO 1892

pata dalle rotaie del tram, non si può tenere al giungere della locomotiva; e perciò è erroneo il dire che oltre i quattro metri vi è poi anche la parte occupata dal binario.

Questa non è una circostanza che si possa addurre come una difesa degli inconvenienti che possono accadere; e perciò io domando che lo spazio libero del binario che percorrono i treni dei tram non sia minore di cinque metri, come appunto è stabilito per le ferrovie economiche, quantunque queste abbiano una difesa che li separa dal binario.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore senatore Finali.

Senatore FINALI, *relatore*. Il senatore Gadda avrà osservato che le tramvie hanno una velocità limitata a 24 chilometri l'ora, in condizioni normali e di giorno; e sarà minore in certe speciali condizioni topografiche e nelle ore di notte.

L'articolo non dice mica che la larghezza della zona lasciata al carreggio debba essere di non più che quattro metri; la larghezza sarà determinata dall'ente proprietario della strada, il quale può richiederne anche cinque, se lo creda necessario, ed anche di più.

Si è voluto porre un limite di minima larghezza nella legge, affinché nelle strade ordinarie, sulle quali venga impiantato il binario di una tramvia, la zona riservata al carreggio ordinario non possa essere mai inferiore ai quattro metri, larghezza che per le tramvie fu ritenuta sufficiente in seguito agli studi della Commissione d'inchiesta che esaminò l'argomento ferroviario, così in riguardo alle ferrovie economiche, che alle tramvie.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. Io penso che effettivamente vi siano i pericoli che ho accennati: ma poichè l'Ufficio centrale non crede che esistano e stima di avervi sufficientemente provveduto col fissare il limite della larghezza minima a 4 metri, non farò una proposta e accetterò la proposta dell'Ufficio centrale.

Ritengo però che saranno pochi i sindaci che non approfitteranno della facoltà che loro è data; ed avremo così troppo frequenti le linee mal sicure, poichè la velocità dei tram, anche a 20 chilometri è troppo forte, quando si dà

facoltà di restringere fino a 4 metri la sede stradale.

Senatore VIGONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore VIGONI. Per tranquillizzare l'onorevole Gadda sul timore che la larghezza di quattro metri non sia sufficiente, mi consenta di fargli osservare che esistono già molte tramvie su strade ordinarie le quali per la loro larghezza primitiva, non potevano lasciare una larghezza residua superiore ai quattro metri.

Il pericolo può sussistere solo pel momento del passaggio del treno, nel qual momento le vetture si possono fermare ed evitare il pericolo di un incontro di due vetture, contemporaneamente al passaggio del treno.

L'esperienza fatta per molti anni, su strade o tronchi larghi anche meno di quattro metri, possono dare sufficiente garanzia per ammettere la proposta formulata dalla Commissione che è circondata da opportune cautele sul modo di condurre i treni.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Dirò all'onorevole Gadda che se non esistessero concessioni di tramvie, nelle quali si verifica una distanza minore, egli avrebbe perfettamente ragione; ma vi sono già tramvie in esercizio per tratti in cui è così breve lo spazio, e in taluni punti speciali talvolta vi sono dei passaggi nell'interno degli abitati; qui si tratta dunque di riconoscere un caso di fatto.

Ma io dichiaro all'onorevole Gadda e al Senato che questi casi debbano ritenersi come pure eccezioni, e che, come norma, l'autorità competente dovrà sempre cercare di avere spazi maggiori, e per gli spazi molto ristretti, quando si tratti di traversare un punto di cinquanta, o cento metri, si prenderanno precauzioni speciali.

Senatore GADDA. Ringrazio l'onor. Ministro delle spiegazioni datemi.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'art. 3, che ho letto:

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 4.

Ultimati i lavori si procederà al relativo collaudo in concorso di un rappresentante del Go-

verno, prima dell'apertura della tramvia o di qualche tronco di essa.

(Approvato).

Art. 5.

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

(Approvato).

Art. 6.

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

Inoltre nei punti della linea che saranno determinati dall'autorità prefettizia, il concessionario, dovrà applicare opportuni segnali ed apparati avvisatori, previamente approvati dall'autorità medesima.

(Approvato).

Art. 7.

La velocità massima assoluta dei treni non potrà superare in qualsiasi tratto della linea i ventiquattro chilometri all'ora.

Dall'autorità prefettizia, sentiti i funzionari tecnici governativi, saranno prescritte le norme speciali per limitare la velocità nelle tratte a forti discese, nelle curve e nei punti pericolosi, nell'attraversamento degli abitati e nelle ore notturne, in modo da assicurare la incolumità delle persone e un pronto arresto del treno.

PRESIDENTE. A questo articolo 7 potrebbe cambiarsi la parola: « arresto ».

Senatore FINALLI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALLI, *relatore*. All'onorevole nostro presidente fa impressione, pel suo fine gusto, qualunque parola non suoni bene nella nostra lingua; ed è certo che in italiano la parola « arresto » ha un significato penale.

L'Ufficio centrale ha dichiarato, che esso si asteneva dal fare correzioni di mera e pura

forma; però se l'onorevole presidente crede di sostituire alla parola « arresto » la parola « fermata », l'Ufficio centrale non ha alcuna difficoltà a fare, anzi lo ringrazia dell'avvertenza fatta.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Io proporrei di cambiare nello stesso articolo anche le parole « nelle tratte », e direi invece « nei tronchi ».

Senatore GADDA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore GADDA. Io non vorrei abusare della bontà del Senato, ma non posso a meno di rilevare che anche qui si fa, secondo me, un grande abuso, correndo un rischio coll'accordare 24 chilometri all'ora di percorrenza, perchè questa è una velocità eccessiva in quelle linee che non sono difese. Nel Belgio che credo sia il paese che ha la migliore legislazione in questa materia, la percorrenza è limitata a 15 chilometri.

Io faccio la proposta di limitarla a 20 chilometri all'ora, e desidererei che l'Ufficio centrale e l'onor. ministro accettassero la mia proposta.

Senatore VIGONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore VIGONI. Mi dispiace di contraddire ancora all'onorevole Gadda; ma debbo osservare che la velocità di 18 chilometri contemplati nella maggior parte delle concessioni si può dire nominale, perchè, con l'artificio di prolungare le fermate, si usa affrettare ben spesso la velocità del treno e si cammina persino a 26 e 28 chilometri.

Ebbene se anche con questa velocità non succedono gli inconvenienti che il senatore Gadda teme, credo che si verificheranno molto meno quando per forza di legge sarà determinata la velocità massima od assoluta nella misura proposta.

Ora perchè la velocità massima non è determinata e, nelle concessioni si parla soltanto di velocità, accade che si vada in pratica ai 26 e ai 28 chilometri; ma quando la velocità massima sarà determinata a 24 chilometri, non si potrà più oltre accelerare la corsa del treno.

Del resto la velocità di 24 chilometri per treni di tramvie muniti anche di freni ordinari non presenterà inconvenienti gravi, perchè il

treno può essere arrestato in un tratto di corsa talmente breve da non presentare pericolo, tranne nel caso di un cavallo che fugga od altri simili accidenti a cui non riparerebbe una limitazione di qualche chilometro.

Senatore SAREDO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SAREDO. Vorrei fare una proposta di forma relativamente ad una locuzione che vedo frequentemente ripetuta nella legge e che non trova alcun riscontro nel nostro dizionario amministrativo.

Vedo sempre ripetuto « autorità prefettizia », e all'art. si dice « autorità governativa ». Ma il prefetto non è autorità governativa?

Io proporrei che in tutti gli articoli in cui legge « autorità prefettizia » e quindi anche nel precedente articolo 6 già votato, si dica « prefetto ».

PRESIDENTE. Il senatore Gadda mantiene la sua proposta dei venti chilometri all'ora invece dei ventiquattro?

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. Mi rincresce di essere in disaccordo col mio amico onorevole Vigoni, ma mantengo la mia eccezione.

Il suo argomento non mi persuade: se adesso che i tramvai hanno facoltà limitata ad una velocità di 18 chilometri, abusandone, vanno con velocità molto maggiore, cosa sarà quando il limite anziché abbassato sarà invece elevato? Se abusano ora che hanno legame stretto, figuratevi come abuseranno quando avranno legami più larghi! Gli abusi è d'uopo toglierli col restringere i freni, non col rallentarli.

Io proprio credo che colla velocità di 24 chilometri all'ora non si tutela a sufficienza la vita dei passeggeri e la sicurezza delle vetture.

Senatore DELLA SOMAGLIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DELLA SOMAGLIA. Il maggiore o minore pericolo per chi si trova lungo le tramvie, non proviene dalla maggiore o minore larghezza della strada, o dalla maggiore o minore velocità del treno, ma bensì dal modo con cui l'esercizio delle tramvie è fatto. I treni delle ferrovie economiche e delle grandi ferrovie vanno per la loro strada, poco badando a chi incontrano, a chi si presenta sulla linea; invece il macchinista di una tramvia deve con-

durre il suo treno con un altro concetto, tenendo conto cioè di tutti gli ostacoli che vede e dei pericoli che prevede, quindi può correre fino a 24 chilometri quando ha una strada libera e rettilinea, e deve rallentare e fermare il treno quando per esempio vede un carro che s'avvicina, o un cavallo che accenna ad imbizzarrire.

Da ciò ne viene che, se c'è sul treno un buon macchinista che conosce il suo mestiere, inconvenienti non ne nascono anche se la strada è stretta sia puro di 4 o 5 metri e che se invece è disattento o non sa condurre il treno, il pericolo diviene evidente anche se la strada si trova di una larghezza assai superiore. Lo stesso si verificò per le velocità sia di 18 che di 24 chilometri. Tutto dunque dipende dal modo con cui il macchinista conduce il treno tramviario, modo che deve essere ben diverso da quello con cui il macchinista d'una ferrovia conduce il proprio treno.

PRESIDENTE. Il signor ministro accetta la proposta del senatore Gadda?

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. La proposta del senatore Gadda dopo tutti gli studi che sono stati fatti e dopo le discussioni della Giunta parlamentare e della Camera, non potrei accettarla, perchè questo termine di 24 chilometri è stato riconosciuto come un termine che in pratica è stato sempre sorpassato; e siccome non vi è un ufficio di riscontro lungo la linea, per cui si possa misurare esattamente la distanza, si è creduto di stabilire il termine di 24 chilometri come quello che meglio risponde alla realtà dei fatti.

Tanto più che avendo un termine giusto, è più facile poter esercitare il riscontro; e poi ora vi è tale perfezionamento nelle locomotive, che il termine di 24 chilometri deve ritenersi piuttosto come ristretto.

Quindi pregherei l'onor. senatore Gadda a non insistere nella sua proposta, inquantochè questa disposizione è venuta dopo lunghi studi della Commissione d'inchiesta, e quindi si può dire che è entrata nella coscienza pubblica; accetto l'emendamento della parola « prefetto » invece dell'« autorità prefettizia » perchè la dizione mi sembra più corretta.

Come pure consento alla modificazione che invece di « tratta » si dica « tratti », e che si dica « pronta fermata » in luogo di « pronto

arresto » accettando il suggerimento dell'onorevole signor presidente del Senato.

Senatore GADDA. Vedendo la concordia dell'Ufficio centrale e del ministro, io non insisto nella mia proposta, poichè vedo che non avrebbe esito favorevole.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

Il senatore Saredo propone che invece di dire « dell'autorità prefettizia » tanto in questo articolo come nei precedenti e successivi si dica sempre « il prefetto ».

Chi approva questa modificazione è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Poi è proposto che, invece di dire « tratte a forti discese » si dica « tratti a forti discese » ed invece di dire « pronto arresto » si dica « pronta fermata ».

Chi approva queste modificazioni è pregato di alzarsi.

(Sono approvate).

Pongo ai voti il complesso dell'art. 7 così emendato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Art. 8.

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

(Approvato).

Art. 9.

L'approvazione degli orari è riservata all'autorità dei prefetti, tenuto conto degli obblighi risultanti dagli atti di concessione, nei quali potranno pure essere determinati speciali punti di fermata.

Tale approvazione si intenderà implicitamente intervenuta dopo trascorsi 15 giorni dalla comunicazione degli orari all'ufficio di prefettura, senza che l'autorità dei prefetti abbia fatto pervenire al concessionario un provvedimento contrario.

In quanto però ai treni speciali basterà che ne sia dato avviso, con la comunicazione del relativo orario e della sua composizione, 48 ore prima all'autorità dei prefetti, il cui silenzio equivarrà ad approvazione.

(Approvato).

Art. 10.

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

L'approvazione degli orari, di che all'art. 9, è data al prefetto della provincia, nella quale si trova la direzione dell'esercizio della linea tramviaria.

(Approvato).

Art. 11.

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

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola. PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Veramente l'osservazione che io aveva da fare investe questo articolo indirettamente. Ma una volta approvato questo articolo avrei dubbio che fosse compromessa la questione che io desidererei di sollevare.

La questione che io desidero sollevare riguarda più che altro gli articoli 13 e 14, nei quali è stabilito che il Governo prenderà L. 20 a chilometro, da versarsi nelle Casse dello Stato, da tutte le tramvie, e poi che tutti i trasporti effettuati sulle tramvie, saranno soggetti alla tassa pei trasporti a piccola velocità stabilita per le ferrovie.

Questa a buon conto è una questione che si rilega con le tariffe naturalmente, perchè per poter pagare questi aggravi, le Società avranno bisogno di avere delle tariffe sufficienti, ed è così che indirettamente l'osservazione mia colpisce l'art. 11.

LEGISLATURA XVII — 1^a SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 MARZO 1892

Ma poi io dubito che per le tramvie esistenti che oramai sono regolate da certe tariffe ed hanno un certo traffico che basta a dar loro un tornaconto sufficiente per andare avanti, come si può a queste concessioni già in corso imporre ora questo nuovo carico, senza dare qualche disposizione transitoria?

Tali disposizioni transitorie nella legge io non ce le ho trovate. Desidererei quindi richiamare l'attenzione e del ministro e dell'Ufficio centrale sopra questo punto che mi pare di una certa gravità.

Per ciò io rimetto al Senato il decidere se questa questione debba discutersi subito, o non piuttosto rinviarla a quando si discuteranno gli altri due articoli.

Avverto solamente che nel caso si volesse rinviare la questione ai due articoli 13 e 14, bisognerà sospendere la votazione di questo articolo 11 perchè esso evidentemente si rilega alla questione delle tariffe.

Senatore FINALI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore FINALI, *relatore*. Per me è una questione molto importante quella a cui ha accennato l'onorevole Digny. Veramente la questione d'una tassa, che colpisca l'esercizio si collega a quella delle tariffe: perchè se l'esercente la ferrovia o la tramvia deve pagare una tassa, bisogna che esso se ne rivalga sui prodotti dell'esercizio; seppure non vuole e non può addossarsela.

Si è fatta la questione se quella tassa del due per cento potesse mettersi così sul prodotto dei viaggiatori, come sul prodotto del movimento delle merci. Si osservava che l'esercente può sul prodotto della tariffa delle merci rivalersi di questo carico che deve soddisfare allo Stato: mentre che sui viaggiatori in molti casi non o potrebbe, poichè aumentare del 2 per cento un biglietto il quale può costare pochi centesimi in pratica non si può; onde l'esercente, non potendosi rivalere, la tassa si convertiva in aggravio delle spese di esercizio della tramvia.

L'onorevole Digny poi faceva un'altra questione, e diceva: ma questa tassa del 2 per cento, che è quello sul movimento delle merci a piccola velocità, la potete applicare anche alla tramvie esistenti, che finora sono andate esenti da questa tassa?

Pare che il suo concetto si riferisca meno alle nuove, che a quelle tramvie che esistono e non hanno pagato questa tassa. E nell'Ufficio centrale si è discusso molto di questo; e ne abbiamo fatto discorso abbastanza diffuso, relativamente alla brevità della nostra relazione.

Le tramvie dovevano o non dovevano in addietro, e debbono o non debbono già pagare la tassa del 2 per cento propria al movimento della piccola velocità?

Per l'Ufficio centrale, od almeno per la sua maggioranza non v'ha dubbio che, quantunque in fatto le tramvie non pagassero questa tassa del 2 per cento; esse la dovessero pagare. Per la maggioranza dell'Ufficio centrale, lo ripeto, su questo punto non v'è alcun dubbio; e poichè oggi si fanno così assidui e sottili studi per aumentare dove si può anche con nuove disposizioni legislative le entrate dello Stato....

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

Senatore FINALI, *relatore*.... bisognerebbe prima di tutto cercare di ottenere maggior prodotto dalle tasse esistenti, curando la esecuzione delle leggi che vi sono.

L'onor. Cambray-Digny è stato con molta lode ministro delle finanze, e l'osservazione che noi facciamo abbraccia tutti i ministri, e non lui particolarmente; anzi posso dire che non lo concerni, poichè l'osservazione così riguardo alla tassa di bollo, che a quella del 2 per cento sul movimento a piccola velocità, si riferisce a leggi del 14 giugno e del 13 settembre 1874.

In quella del 14 giugno 1874 fu stabilita una tassa del 2 per cento sui trasporti a piccola velocità per tutte le strade ferrate del Regno, senza alcuna eccezione.

È strada ferrata anche una tramvia; perchè il movimento dei carri e delle carrozze si fa su regoli metallici. E così ha inteso il regolamento per l'esecuzione di quella legge, che elevava dal 10 al 13 per cento la tassa sulla grande velocità e sui viaggiatori, e istituiva quella del 2 per cento sulla piccola velocità.

Per ciò che riguarda la tassa del 2 per cento sulla piccola velocità, cosa si disse nel regolamento?

Che tutte le Amministrazioni di strade ferrate a cavalli, conteggeranno tutti i loro prodotti sotto la categoria della piccola velocità, appunto perchè fossero soggetti alla minore

tassa, e non andassero soggette a quella maggiore, del 13 per cento.

Ora, come si può pensare che una tassa, la quale doveva colpire il movimento anche delle strade ferrate a cavalli, non dovesse colpire il movimento delle tramvie, cioè strade ferrate a trazione meccanica?

Invece, ecco quel che in pratica è avvenuto. Le tramvie non hanno sede propria, ma sono impiantate in una zona di strada ordinaria. Si è creduto, sottilizzando, che occorresse la sede propria stradale, per assoggettarle alla tassa del 2 per cento; mentre egli è evidente che la tassa riguarda il prodotto d'un pubblico esercizio, sia in sede propria che in sede stradale ordinaria.

Più vi penso, e meno so capacitarvi come e perchè le tramvie abbiano potuto andare esenti da questa tassa del 2 per cento.

Attesa però l'inosservanza della legge; o per meglio dire l'interpretazione data per molti anni alla legge speciale del 24 giugno 1874, l'Ufficio centrale ha creduto sia stato opportuno ripeterne la disposizione nell'articolo 14 di questo progetto; quindi nel concetto nostro, non è questo un onere nuovo che s'impone alle tramvie. In quanto poi al diritto di bollo, abbiamo puramente e semplicemente richiamato il ministro delle finanze a fare osservare, se si può, una legge già esistente, apportandovi anche qualche modificazione o temperamento, se occorra.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Digny.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. In questo genere di cose si presentano certi fenomeni che bisogna prevedere quando si fanno le leggi.

Ricorderò a questo proposito al mio onorevole amico, il relatore, che all'epoca in cui io siedeva al banco dei ministri, e nella quale egli fu mio gradito collaboratore, si volle applicare una tassa di un centesimo per posto e per chilometro a tutti gli omnibus del Regno, e si trovò poi che questa tassa divenne così gravosa, che si fermò il movimento di tutti gli omnibus in tutte le città principali d'Italia.

Di questo fatto deve rammentarsi il senatore Finali. Esso potrebbe ripetersi con questa tassa apparentemente piccola, ma che va a cadere sopra Società che hanno una concessione, nella quale di questa tassa non si è parlato, equili-

brate ormai sopra i mezzi e le risorse di un movimento limitato.

Non vorrei che si avessero a fermare tutte le tramvie che sono ora in attività in tutte le parti del Regno.

Sarebbe una cosa dispiacente, come lo fu allora, perchè su quella legge bisognò tornare due volte, se non erro. Quindi pensiamoci bene. È per questo che io qui trovo conveniente una disposizione transitoria che riguardasse le tramvie in attività di servizio. Per le concessioni nuove, si mettano poi quelle condizioni che si vogliono.

Da un'altra parte ci saranno le tariffe sulle quali esse si rivarranno di queste imposte; perchè, non illudiamoci, certe imposte poi ricadono sul consumatore; io non devo insegnare questo al mio amico Finali.

Ma ripeto, io trovo che col colpire le Società che hanno una concessione, una tariffa fissata, un andamento regolare, con disposizioni nuove, si creeranno imbarazzi per il Governo che non saprà come fare a soddisfare i bisogni del pubblico.

L'onor. Finali mi dice: Ma dovevano pagare finora. Sarà vero, sarà il parere dell'Ufficio centrale che le tramvie avrebbero dovuto pagare la tassa del 2 per cento. Si avverta però che io facevo l'osservazione di due disposizioni. La tassa del 2 per cento è quella dell'art. 14, quella dell'art. 13 poi è tutta nuova.

Si sono fatte concessioni di tramvie da parecchi anni e a nessuno è venuto in testa che ad esse fosse applicabile quella legge che impone le tasse alle strade ferrate. Ma badiamo: un'interpretazione come questa può essere ragionevole, ma non per questo mancheranno le conseguenze che poco fa ho detto.

Dunque vediamo se non convenga introdurre qualche disposizione transitoria che renda applicabile la legge senza inconvenienti.

Questo è lo scopo unico che io mi sono proposto.

BRANCA, ministro dei lavori pubblici. Io farò osservare all'onor. Cambray-Digny che le tasse, quali sono proposte negli articoli di cui ha parlato, non incontrano nessuna obiezione da parte della Società.

La tassa, che dava luogo a dubbi, era quella di bollo; che il progetto di legge, presentato alla Camera dei deputati, conteneva una dispo-

sizione nuova, sulla quale s'impegnò una lunga discussione. Sta infatti che, mentre la legge considerata in se stessa dovrebbe applicarsi, come testè affermava l'onor. relatore, non si riscuotono che 59,000 lire sole poi biglietti.

Ora, siccome nel progetto di legge, presentato alla Camera dei deputati, vi era questa nuova disposizione, si credette meglio di sopprimerla, e di lasciar la cosa impregiudicata. Poichè la finanza ha la legge senza averla potuto applicare, per le ragioni dette dall'onorevole Cambray-Digny, se essa crederà in seguito di poterla applicare, lo farà con disposizioni, che non hanno niente a vedere con una legge sulle tramvie, ma che debbono formare una legge propria, che esamini sotto tutti gli aspetti la questione per risolverla, e vedrà se i biglietti delle tramvie possano o non sopportare tasse di bollo.

Bisogna che il Senato abbia presente anche questo. Noi abbiamo per le ferrovie in alcune brevi percorrenze biglietti da 25 centesimi che pagano 5 centesimi di bollo. Ora si dice: se un biglietto di ferrovia da 25 centesimi può pagare 5 centesimi, perchè non può pagarli un biglietto da tramvia, che ha un minimo di 10 centesimi ed un massimo di una lira e anche più?

La Commissione parlamentare aveva prima proposto un emendamento, cioè di ridurre la tassa a due soli centesimi; ma poi si vide che nel disciplinarla s'incontravano le maggiori difficoltà, e quindi si lasciò la questione impregiudicata. Si disse: verrà il ministro di finanza a studiare la questione in se stessa e proporrà una legge ove occorra.

Quindi io dico: l'opinione dell'Ufficio centrale è certamente rispettabile, ma la legge, tacendo, lascia lo stato di fatto come è.

Quanto all'affermazione dell'Ufficio centrale, ripeto che questa affermazione è molto rispettabile, ma siccome alla Camera dei deputati vi è stata lunga discussione e si è soppresso un'alinea relativo, precisamente per lasciare la questione impregiudicata, il signor ministro delle finanze potrà avere tra i suoi criteri nel modo di proporre la legge, l'opinione dell'Ufficio centrale come un'opinione autorevole; ma come disposizione legislativa, io dichiaro che tutto rimane impregiudicato.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Io davanti a questa dichiarazione dell'onor. ministro non insisto, nè faccio alcuna proposta, ma non nascondo che questi due articoli mi lasciano il dubbio che possano dar luogo ad inconvenienti dai quali il Governo dovrà poi trovar modo di uscire.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. No ha facoltà.

Senatore FINALI, *relatore*. Io debbo una risposta all'onor. Cambray-Digny intorno ad una sua osservazione che mi era sfuggita.

Ho risposto all'obbiezione ch'egli ha fatto intorno al 2 per cento portato dall'art. 14. Ma una risposta anche più convincente posso dargli rispetto a quel contributo delle 20 lire, che è portato dall'art. 13.

Nel capitolato generale per la concessione di tramvie, che a poco a poco si è andando perfezionando e completando, e si applica ormai costantemente, v'è sempre il contributo per le spese della vigilanza. Vi sarà forse qualche rara tramvia, concessa nei primi tempi che se ne costrussero in Italia, la quale non paga alcun contributo; ma in generale lo pagano tutte. In tutte le concessioni vi è questo contributo chilometrico; e quello che per vecchia concessione non andarono soggette a questo contributo chilometrico, rimborsano all'Amministrazione pubblica le spese per gli impiegati che si mandano a fare delle verifiche e delle ispezioni.

Anche questo non è pertanto un onere nuovo.

Del resto l'Ufficio centrale ha raccomandato all'onor. ministro di voler considerare queste 20 lire veramente come un *maximum*, e non considerarle come un contributo normale; poichè deve essere un contributo ragguagliato alla spesa che costa allo Stato la sorveglianza di ogni singola tramvia.

PRESIDENTE. Non essendovi proposte, metto ai voti l'art. 11 quale l'ho letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 12.

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

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

Ha facoltà di parlare su questo articolo il senatore VIGONI.

Senatore VIGONI. L'emendamento che ho l'onore di proporre ha soltanto lo scopo di precisare meglio quale sia l'ente proprietario che deve essere interpellato; basterà aggiungere alla frase: « sentito l'ente proprietario »; le parole: « della strada ».

Senatore SAREDO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SAREDO. È un'altra questione di forma quella che io faccio.

Vedo in qualche articolo le frasi: « il Governo farà, il Governo provvederà » mentre in altri è detto: « il ministro dei lavori pubblici ».

Ora io non comprendo come non si sia sempre usata la stessa designazione, poichè per ragione di competenza è il ministro dei lavori pubblici che deve provvedere. La parola « Governo » astratta, compressiva come essa è, non risponde, mi sembra, esattamente al concetto della legge.

Io quindi proporrei che là dove si trova la parola « Governo » debba intendersi nel senso che con essa si voglia indicare direttamente e tassativamente il ministro competente, e che vi si sostituiscano le parole: « ministro dei lavori pubblici ».

Poichè ho la parola vorrei fare un'altra osservazione. Nell'art. 12 appunto, nel secondo capoverso, si dice: « È in facoltà del Governo, per constatati e gravi motivi di sicurezza, di far sospendere l'esercizio della linea. »

Qui veramente farei la proposta che anzichè « del Governo » fosse detto « del prefetto ». A me ciò parrebbe più conveniente perchè può succedere che si verifichi in una provincia remota un inconveniente, il quale renda necessaria la sospensione immediata dell'esercizio. Ora, se si dovesse telegrafare al ministro dei lavori pubblici, ne verrebbe una lunga complicazione. Quindi direi: « È in facoltà del prefetto ». Siccome poi questa disposizione potrà concernere qualche volta tramvie interprovinciali, allora la questione dovrà risolversi dal

prefetto nella cui provincia l'inconveniente si verifichi.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. Credo che bisognerebbe studiare di nuovo quest'articolo, perchè non si può accettare senz'altro la proposta dell'onor. Saredo, cioè di sostituire il prefetto, in questo paragrafo dell'art. 12.

Forse si potrebbe accettare che dicesse, dovere essere il prefetto quegli che può per ragioni di sicurezza sospendere l'esercizio della linea; ma poichè si soggiunge che si può anche revocare l'autorizzazione, e questa è data dal Governo per decreto reale, essa non può essere revocata dal prefetto.

Quindi, per lo meno bisognerà esaminare questo articolo per renderlo armonico nel suo assieme, e consono alle varie disposizioni della legge.

In quanto alla proposta dell'onor. Vigoni, che ha per oggetto di eliminare un equivoco, determinando bene quale sia l'ente che si deve sentire prima di ordinare la sospensione dell'esercizio d'una tramvia, e consisterebbe, cioè nell'aggiungere che sia, l'ente proprietario della strada, l'Ufficio centrale non ha alcuna obiezione da fare, e accetta l'emendamento.

In quanto alla questione sollevata dall'on. Saredo, proporrei che fosse commesso all'Ufficio centrale di riesaminarla, sospendendosi frattanto la votazione dell'articolo.

Senatore SAREDO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SAREDO. Mi associo pienamente alla proposta del senatore Finali; qui si tratta veramente di due competenze dirette, l'una di ordine pubblico, di pubblica sicurezza, che si esercita immediatamente da chi è sul luogo e può prontamente provvedere, l'altra invece spetta al potere centrale, dovendosi provvedere con decreto reale; quindi, ripeto, mi associo alla proposta che l'articolo sia rinviato all'Ufficio centrale affinché ne proponga una nuova redazione.

PRESIDENTE. Per conseguenza pongo ai voti la sospensiva dell'art. 12.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Rimanderemo, vista l'ora tarda, il seguito della discussione a domani.

Domani seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche (*seguito*);

Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892;

Emissione dei buoni del Tesoro a lunga scadenza;

Approvazione delle eccedenze d'impegni sui capitoli di « Spese obbligatorie e d'ordine » del bilancio di previsione per il 1890-91 risultate dal rendiconto generale consuntivo dell'esercizio stesso;

Autorizzazione di maggiore stanziamento al capitolo n. 20, per L. 582,685 50 e di diminuzioni per una somma equivalente su diversi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1891-92;

Approvazione della spesa di L. 9,326 66 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 43 « Fitto di locali (Demanio) » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1889-90;

Approvazione della spesa di L. 401 21 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 3 « Dispacci telegrafici governativi » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90;

Approvazione della spesa di L. 22,005 72 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 19 « Personale tecnico e contabile di artiglieria e genio » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90;

Autorizzazione di maggiori assegnazioni nella somma complessiva di L. 82,900, e di diminuzioni di stanziamenti per una somma equivalente su diversi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1891-92;

Autorizzazione della maggiore spesa di L. 136,611 78 da portarsi in aumento al capi-

tolo n. 103 « Concorso a favore dei Consorzi d'irrigazione (Legge 25 dicembre 1883, n. 1790, serie 3^a) » dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio, per l'esercizio finanziario 1891-92, per sussidiare il consorzio dei comuni per l'incremento dell'irrigazione del territorio cremonese.

II. votazione a scrutinio segreto del progetto di legge:

Sugli atti giudiziari e sui servizi di cancelleria.

Risultato di votazione.

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

Approvazione delle eccedenze d'impegni verificatesi sulle assegnazioni di otto capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, sei capitoli del Ministero degli affari esteri, otto capitoli del Ministero dell'istruzione pubblica, nove capitoli del Ministero dell'interno, due capitoli del Ministero delle poste e telegrafi e undici capitoli del Ministero della guerra, tutti riguardanti spese facoltative dell'esercizio 1890-91 (dai n. 138 a 159 e dai n. 161 a 182):

Votanti	92
Favorevoli	77
Contrari	14
Astenuti	1

(Il Senato approva).

Soppressione del corpo delle guardie di pubblica sicurezza a cavallo in Sicilia:

Votanti	93
Favorevoli	83
Contrari	9
Astenuti	1

(Il Senato approva).

Modificazioni alla legge sugli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza:

Votanti	93
Favorevoli	80
Contrari	12
Astenuti	1

(Il Senato approva).

La seduta è sciolta (ore 6 e 5).