

LXXVIII.

TORNATA DEL 6 DICEMBRE 1905

Presidenza del Presidente CANONICO.

Sommario. — Si approva il processo verbale della seduta precedente, dopo osservazioni del senatore Todaro — Omaggi — Nomina di Commissione per l'esame dei tre disegni di legge presentati nella precedente seduta dal Ministro della guerra — Relazione della Commissione sui decreti registrati con riserva (N. IV e N. XXVIII) — Senza discussione si approva la relazione del senatore Sacchetti sul decreto registrato con riserva in data 25 dicembre 1904, circa i provvedimenti per la Sardegna — Intorno alla relazione del senatore Sonnino sul decreto registrato con riserva in data 26 gennaio 1905, riguardante l'autorizzazione data al procuratore del Re di Asmara a delegare per gli atti istruttori da compiersi nei possedimenti italiani del Benadir, s'impegna una discussione, alla quale prendono parte il ministro degli affari esteri, i senatori Sonnino, relatore, Pierantoni e Scialoja, e il ministro di grazia e giustizia — La relazione è approvata — Si rinvia allo scrutinio segreto il disegno di legge: « Modificazioni alla tariffa doganale concernente il dazio sulle farine di grano » (N. 193) — Dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici in ordine ad interpellanze dei senatori Veronese e Carta-Mameli; quest'ultimo ringrazia il ministro dei lavori pubblici — Discussione del disegno di legge: « Tassa sui velocipedi e sugli automobili » (N. 191) — Parlano nella discussione generale i senatori De Sonnaz, Bettoni, Pierantoni, Casana, Levi, Colombo, relatore, ed il ministro delle finanze — Senza discussione si approvano gli articoli del disegno di legge.

La seduta è aperta alle ore 15 e 10.

Sono presenti i ministri degli affari esteri, di grazia e giustizia e dei culti, di agricoltura, industria e commercio, dei lavori pubblici, delle finanze e del tesoro.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

TODARO. Domando la parola sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TODARO. Ieri il Presidente del Consiglio ha dichiarato che accettava la mia interpellanza e che ne rimandava lo svolgimento a dopo le feste natalizie.

Prendo atto di questa sua dichiarazione e spero che la discussione ne sarà fatta.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

Omaggi.

PRESIDENTE. Prego ora il senatore, segretario, Di San Giuseppe di dare lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti al Senato.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:

Fanno omaggio al Senato delle seguenti pubblicazioni:

L'onorevole ministro della guerra, Roma: *Relazione sulla leva dei giovani nati nell'anno 1883*;

L'onorevole ministro delle finanze, Roma: *Relazione della Commissione censuaria centrale sulle tariffe di estimo della provincia di Vicenza*;

L'onorevole ministro degli affari esteri, Roma: *Elenco del personale di quel Ministero, delle Ambasciate, Legazioni e Consolati di Sua Maestà all'estero*;

Il direttore del R. Istituto delle belle arti di Bologna: *Commemorazione di Enrico Panzacchi* (21 maggio 1905);

L'onorevole ministro della guerra, Roma: *Antropometria militare* (Volume II);

L'onorevole senatore Pasquale Del Giudice, di Pavia: *Feudo. Origine ed introduzione in Italia*;

I prefetti delle provincie di Como e di Grosseto: *Atti dei rispettivi Consigli provinciali per gli anni 1903-1904*;

Il sig. Zambrino Mazzei, di Livorno (Toscana): *Ricchezza, potenza, mare e navi*;

Il presidente della Commissione centrale di beneficenza in Milano: *Relazione del Comitato esecutivo sul bilancio consuntivo del Credito fondiario e della Cassa di risparmio delle provincie lombarde per la gestione dell'anno 1904*;

Il Rettore della R. Università di Torino: *In memoria di Giulio Bizzozero*.

Il cav. Vittorio Stringher, bibliotecario del Ministero di agricoltura, industria e commercio, Roma: 1° *Notizie sull'Italia agricola*; 2° *Notizie sommarie sulle irrigazioni in Italia*.

Il presidente della libera Biblioteca di Fildelfia: *Rapporto annuale di quella libera Biblioteca, 1904*;

Il direttore generale della Statistica: *Statistica dei debiti comunali e provinciali per mutui al 31 dicembre degli anni 1896-1899 e 1900*;

Il dottor Guglielmo Sirianni, di Villa San Giovanni: *Materia beneficiaria e provvisioni ecclesiastiche*;

Il signor Fortunato Ballerini, di Roma: *La quarta Olimpiade nel 1908 in Roma*;

Il ministro delle finanze: *Relazioni sui servizi dell'amministrazione finanziaria per l'esercizio 1903-904*;

Il prefetto della provincia di Ravenna: *Atti di quel Consiglio provinciale dell'anno 1904*;

Il ministro della guerra: *Antropometria militare* (Parte prima ed Atlante);

Il presidente del Consiglio di amministrazione del Debito pubblico ottomano (Costantinopoli): *Rapporto generale di quel Consiglio di amministrazione sulla gestione delle decime e prestiti diversi per l'anno 1903-904*;

Il prefetto della provincia di Vicenza: *Atti di quel Consiglio provinciale per l'anno 1903*;

Il ministro degli affari esteri: *Annuario delle scuole italiane all'estero governate e sussidiate* (anno 1905);

Il direttore dell'Istituto geografico militare (Firenze): *Carte speciali delle grandi manovre dell'anno 1905*;

Il direttore della R. Scuola di applicazione per gli ingegneri (Bologna): *Annuario di quella R. Scuola per gli anni 1903-904 e 1904-905*;

Il signor Giovanni Cocozza, ordinatore della R. Biblioteca di Napoli: *Di un nuovo giornale di contabilità finanziaria e patrimoniale per le biblioteche italiane fondate sui principii della equivalenza*;

Il rettore della R. Università di Pisa: *Annali delle Università Toscane* (tomo XXV);

La Cambridge University Library: *Rapporto della Commissione per la Biblioteca stessa per l'anno 1904*;

L'onor. senatore Filippo Mariotti: *Le Marche nella storia del Risorgimento d'Italia* (numero 6 puntate);

Il soprintendente del R. Istituto di studi superiori pratici e di perfezionamento in Firenze:

1° *La misura in psicologia sperimentale*;

2° *Osservazioni astronomiche fatte all'Equatore di Arcetri* (fascicoli 19 e 20);

L'onor. senatore Ulderico Levi (Reggio Emilia): *Attualità politiche*;

L'onor. senatore Luigi Bodio e la Biblioteca della Camera dei deputati: *Rapporto del direttore della Biblioteca del Congresso di Washington per gli anni 1902-903 e 1903-904*;

Il comm. avv. Federico Pozzi, direttore della Segreteria del Senato: *Annuario del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'anno 1905*;

Il ministro dell'istruzione pubblica: *Annuario di quel Ministero per l'anno 1905*;

Il presidente della Società politica istriana (Trieste): *Il Primo Congresso provinciale dei comuni dell'Istria*;

I prefetti delle provincie di Messina e Perugia: *Atti dei rispettivi Consigli provinciali per gli anni 1903-904*;

L'onor. senatore Fedele Lampertico (Vicenza): *Per la messa d'oro di monsignor Geremia Bonomelli, vescovo di Cremona* (2 giugno 1905);

La Regia Accademia della Crusca (Firenze):
*Atti di quella Regia Accademia per l'anno
1903-04.*

Nomina di Commissione.

PRESIDENTE. Nella seduta di ieri il Senato mi ha onorato dell'incarico di nominare la Commissione speciale per l'esame dei disegni di legge: Codice penale militare, Codice di procedura penale militare, e ordinamento giudiziario militare; presentati dal ministro della guerra.

In esecuzione del voto del Senato, ho chiamato a far parte di questa Commissione i senatori: Baldissera, Besozzi, Candiani, Inghilleri, Mucicchi, Primerano e Rossi Luigi.

Discussione delle relazioni della Commissione pei Decreti registrati con riserva (N. IV e XXVIII - Documenti).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Relazioni della Commissione pei Decreti registrati con riserva. »

La prima è quella dell'onor. senatore Sacchetti relativa alla proroga dei termini di cui all'art. 10 della legge 28 luglio 1902, n. 312, provvedimenti per la Sardegna.

Dichiaro aperta la discussione.

Nessuno avendo chiesto di parlare, la discussione è chiusa; e, non essendo sorte obiezioni, la relazione si intende approvata.

La seconda relazione, dell'onor. Sonnino, si riferisce alla delegazione di funzioni istruttorie nei possedimenti italiani nel Benadir.

Dichiaro aperta la discussione.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. La Commissione, nel riferire al Senato su questo proposito, fa notare come il decreto sia stato motivato da ragioni imprescindibili di assoluta necessità, e quindi il Governo bene abbia fatto a provvedere ad uno stato di cose che non poteva lasciarsi senza essere regolato da norme sicure. Io quindi dovrei tenermi pago della conclusione che riconosce come il Governo abbia bene operato. Il relatore però l'ha fatta precedere da alcune considerazioni che stabiliscono fra me e lui un dissenso puramente teorico.

Egli vorrebbe che questa materia fosse disciplinata per legge. Ora nella legge per l'ordinamento della Somalia italiana, approvata or fa qualche mese dalla Camera e dal Senato, vi è precisamente un articolo il quale stabilisce che all'ordinamento amministrativo, giudiziario o finanziario del Benadir deve esser provveduto per legge. Questa è in preparazione e fra breve la presenterò al Parlamento.

SONNINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SONNINO, *relatore*. Son lieto che l'onorevole Tittoni abbia interpretato nel suo vero senso il significato della mia relazione, giacchè non si trattava appunto di alcun atto di opposizione che intendevo fare al Ministero.

Come relatore tentai di essere solamente obiettivo. Voglio credere però che il ministro non fosse ben convinto delle ragioni che adduceva verso la Corte dei Conti e che piuttosto seguisse un indirizzo suggeritogli dai suoi dipendenti. Ogni amministrazione, naturalmente, come ogni Corpo organicamente costituito, cerca di affermarsi, di ampliarsi, di farsi vigorosa. Nè io condanno questa tendenza che è naturale. È una legge biologica e sociale; ma per aver la tranquillità e l'equilibrio ci vogliono altre forze contrarie ed è ciò che manca nel nostro paese. Io credo adunque che non sia bene convinto l'onor. ministro delle ragioni addotte, perchè trovo che nella domanda stessa della registrazione di un atto, che non era un decreto-legge, ma una legge sotto forma di decreto, si implichi una contraddizione, chè, nel caso, rendeva superflua qualunque registrazione, e tanto meno una registrazione con riserva. Per chi avesse il diritto di legiferare, non occorrerebbe questo consenso o tolleranza della Corte dei Conti; basterebbe che si prendesse atto dell'Editto con una semplice annotazione.

Non ritornerò sulla teoria messa innanzi, della distinzione fra Stato e Governo, poichè è inutile ripetere che il Governo non è che l'organo e l'emanazione dello Stato, e ciò esclude che possa in alcun modo soppiantare questo. È possibile concepire uno Stato che resti provvisoriamente senza Governo; non si può capire un Governo senza lo Stato.

Quando si discute, p. es., con Potenze estere intorno ad un trattato qualunque, si fa menzione naturalmente del Governo di Sua Maestà,

il quale tratta col Governo dell'altro paese. Non si parla dello Stato italiano ma si intende che sia esso l'impegnato, esso il solo responsabile e che deve avere la forza e il dovere di mantenere i patti combinati dal proprio Governo. Tutto questo ho brevemente accennato nella mia relazione. Nell'altro ramo del Parlamento questa questione fu pure sollevata, il guardasigilli fu sollecito a promettere una legge che regolasse la giustizia nel Benadir, ma in merito alla teoria da noi combattuta non ci fu nessuna ritrattazione, e quindi resterà il pericolo di nuove sorprese.

Sulla legalità del Decreto, come ho già accennato nella relazione, la vostra Commissione ritiene che si possa con un poco di buona volontà comprendere nelle competenze amministrative delegate dal Governo con la legge 2 maggio 1903. Ad ogni modo proponiamo che voi la sanzioniate.

Ma quanto alla teoria enunciata, sia che il Senato voglia discuterla, sia che voglia passarla sotto prudente silenzio, io credo non sia inutile che una debole voce qui protesti contro l'affermazione che il Governo possa in qualche caso legiferare ed invadere il terreno della sovranità parlamentare. Lascio ad altri più competenti di me il trattare a fondo questa questione di diritto costituzionale in cui mi dichiaro tecnicamente incompetente; io solamente la giudico a lume di buon senso. Dall'insieme delle cose però pare che sia utile, anche nell'interesse dei ministri, i quali non guadagnano niente nell'assumersi superflue responsabilità, che sorga una forza in contrasto con quella dell'Amministrazione dello Stato, per contenerla nei limiti di un moderato uso delle proprie facoltà. Noi non possiamo, come accade in taluni Stati, delegare la funzione di giudicare della costituzionalità delle leggi ai nostri tribunali.

Nè questo sarebbe ammesso in nessun paese retto con Costituzioni scritte o non federali; sebbene io creda che nel Belgio alcuni giuriconsulti vi siano favorevoli e lo sostengano; sebbene da 50 anni a questa parte, nessun tribunale si è creduto autorizzato di fare deliberazioni in questo senso. Ma noi abbiamo l'organo che ci occorre e che potrebbe perfettamente disimpegnare quella funzione, se fosse messo in condizione di farlo.

Per raggiungere tale intento dunque non

basta che la Corte dei conti registri con riserva i decreti, ma bisognerebbe, che avesse anche diritto di annullare regolamenti e decreti che credesse incostituzionali, in opposizione, contrari o in eccesso alle nostre leggi. Contro le deliberazioni della Corte il Ministero potrebbe sempre ricorrere al Consiglio di Stato ed in ultimo appello al Parlamento. Si eviterebbero se non altro così una quantità di piccoli conflitti. Comunque tutti oramai sentono la necessità... che qualche cosa bisogna fare, perchè tutti ammettono la eccessiva ingerenza dell'Amministrazione dello Stato, la quale va sempre crescendo di importanza per numero di impiegati e per estensione delle sue funzioni, delle quali più d'una inutile e anche nociva. Gli effetti di questi eccessi sono indiscutibili e si riassumono in danno della libertà individuale e nell'abbassamento del carattere nazionale. Tutto si spera dal Governo, e nessuno, anche nelle piccole cose, ha piena fiducia nelle ragioni della giustizia.

È opportuno frenare il potere dei ministri (e quando dico ministri intendo dire tutto quel complesso di persone che stanno loro intorno. Essi sono inconsapevolmente spinti da chi sta nell'ombra ed a riparo di ogni responsabilità, ma dietro ad essi si lavora con intelligenza e costanza e si approfitta di ogni piccola occasione per governare il paese oltre ciò che sia utile o giusto. Non so se la mia proposta sarà discussa ed accolta dal Senato. Io ho sentito il dovere di farla e la riassumo. Noi abbiamo nella Corte dei conti un organo che può disimpegnare quelle funzioni che in altri Stati sono devolute ai tribunali, e sarebbe, secondo me, assai utile, aumentare i poteri della Corte dei Conti in contrasto ai poteri dell'autorità esecutiva; come garanzia per tutti e nell'interesse della libertà e delle istituzioni. (*Approvazioni*).

PIERANTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PIERANTONI. Io ero nel palazzo del Senato; ma non ho inteso la campana che ci chiamava in seduta. Giunto da pochi minuti, ho ben compreso dalle ultime parole dell'onor. ministro e dal discorso del relatore, onorevole Sonnino, la questione. Il Benadir (la geografia non è una opinione) era ed è ancora separato dalla colonia Eritrea: il Benadir fu dato ad una Società commerciale e della legge di concessione io fui il

solo fortissimo avversario per convinzione; debolissimo però per il mancato consenso dei miei colleghi.

Dopo qualche tempo sorsero gravi accuse mosse contro il Benadir, perchè la Società non aveva fatto quello che era suo dovere ed aveva cagionato gravissimi danni.

Furono in pari tempo accusati ufficiali nostri di aver commesso atti di crudeltà, reati molteplici. Si volle un processo contro un ufficiale od un impiegato nostro, che non saprei nominare perchè non ne ricordo il nome. Però mancava la legge punitiva, mancavano i magistrati. La legge nuova che provvide ad un organamento stabile del Consiglio coloniale, unì alla Somalia un'altra parte pagata tre milioni e mezzo all'Inghilterra, come se l'Inghilterra fosse così buona da cedere a noi terre coloniali che si credono buone.

È cosa certa che contro la legge, con un Decreto, che la Corte dei conti non ha giudicato contrario alle leggi, si fece cosa gravissima, si istituì un potere giudiziario in un paese che non l'aveva dandogli competenza con effetto retroattivo. Non vi è il bisogno di ricorrere al diritto costituzionale vigente? In qual paese del mondo, anche quando dominavano i Governi assoluti, si pensò di conferire il potere giurisdizionale con atto del potere esecutivo? Chi si permette d'ignorare che le giurisdizioni non possono essere delegate?

Desidero sentire l'onor. ministro di grazia e giustizia perchè non so se il processo fu istituito; non so se l'imputato, la cui ragione di difesa io altamente rispetto, sia stato giudicato, assolto o condannato, in ogni modo è cosa certa che nell'una e nell'altra ipotesi furono compromessi i principii più fondamentali dell'ordine sociale. Ho sentito addurre il pretesto col quale si cerca di giustificare l'enorme arbitrio. Si è detto che quando in un paese si istituisce un Governo civile a tipo europeo, o anche a tipo cristiano, perchè così si distinguono i Governi della razza bianca nelle colonie asiatiche e africane, allora finisce il regime delle capitolazioni.

Non è generalmente accolto il principio di diritto internazionale per cui quando un popolo europeo si impossessa di un territorio straniero a fine di colonizzazione si abbia il diritto di far cessare le capitolazioni. Quando la Francia

pose il protettorato sopra la Tunisia stipulò patti con l'Italia. In un'epoca sventurata della nostra politica sorse aspra lotta tra il ministro Crispi e il Governo di Francia per la questione delle capitolazioni nel Mar Rosso. Il Crispi sostenne che la fine delle capitolazioni fosse teoria accettata da tutti, e il Governo francese terminò col cedere aggiungendo che se l'Italia si faceva forte di questa teoria, essa se ne sarebbe valsa per diritto di reciprocità. Quale fu l'effetto di detta reciprocità? I ministri che presero il posto dell'onor. Crispi dovettero rinunciare a tutti i maggiori privilegi che i nostri Italiani avevano pel sistema delle capitolazioni a Tunisi. E dico tutti i maggiori privilegi, perchè col regime delle capitolazioni non si aveva soltanto il diritto di invocare la legge propria, di sottostare alla giustizia del magistrato proprio, ma l'esenzione dalle tasse, i privilegi della posta, delle scuole e via discorrendo. Ma nel passaggio di sovranità conveniva sostituire alla giustizia delle capitolazioni una giustizia italiana al Benadir; si doveva osservare il principio generale che la legge posteriore deroga l'antecedente, e quando si tratta del rispetto dovuto alla libertà umana, è impossibile ammettere che con decreto Reale si possa trasferire in territorio diverso la giurisdizione vigente in altro territorio.

Ho parlato per ripetere cose dette altre volte. Il Ministero non ha criterio nell'ordinamento delle colonie. Io accetto il voto dell'onor. Sonnino, lo credo voto raccomandato da tutta la Commissione che riferisce sopra i decreti registrati con riserva. Altre volte ho fatto voto che il Governo rispetti l'alta competenza della Corte dei conti la quale spesso può non vedere violazioni di legge, perchè i decreti le arrivano a fasci, a convogli; ma quando dichiara l'esistenza di violazioni di legge, perchè si domanda la registrazione con riserva? Per dare a noi documento della scorrettezza del governo, della usurpazione di podestà? Tardi viene la censura parlamentare, si crea il fatto compiuto, perchè vivendo il Ministero neghittoso, trascurato, all'ultima ora tenta di dare provvedimenti che a tempo opportuno doveva chiedere al Parlamento. Se l'onor. ministro degli affari esteri confessa che l'ordinamento giudiziario si doveva fare mediante una legge, perchè non l'ha fatto subito?

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Ma la legge è venuta dopo.

PIERANTONI. Ella ha ragione perchè è ministro degli affari esteri, ma lasci a me che non cerco i divertimenti, che ho forte il sentimento del dovere, di esporre norme di ragione pubblica che non possono essere impugnate. Io voterò qualunque norma che serva a riabilitare la divisione dei poteri, il rispetto delle leggi, a custodire l'autorità della Corte dei conti e a dare impulso all'azione governativa.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Io ho ammirato la dottrina di cui han fatto sfoggio i preopinanti in questa discussione, ma in tutte le cose non bisogna eccedere la misura, e la dottrina quando è soverchia invece di chiarire minaccia d'intorbidare le questioni.

La cosa è in termini semplicissimi. Col decreto che (non dico ciò per diminuire la mia responsabilità), è opera del ministro guardasigilli, e porta anche la mia firma e quella del Presidente del Consiglio, che cosa si è fatto? Non si è creato nessun ordinamento giudiziario nuovo.

Il Governo si è trovato davanti a un caso di assoluta necessità. Dovendosi istituire un procedimento penale nel Benadir, il Governo ha esteso a quella regione la giurisdizione del tribunale più vicino che era quello dell'Eritrea, per ragioni evidenti di economia di giudizio e di maggiore speditezza di procedura. Quindi non ha creato nessun ordinamento nuovo; esisteva l'ordinamento giudiziario della colonia Eritrea ed era costituito l'ufficio del procuratore del Re di Asmara; soltanto se ne è estesa la competenza ai reati commessi nel Benadir. Questo è stato fatto con decreto Reale, perchè si trattava di un caso di assoluta urgenza. Ma io stesso ho poi riconosciuto e proposto che per l'ordinamento del Benadir dovesse farsi una legge speciale.

Il senatore Pierantoni ha detto: ma, se eravate obbligati a presentare un provvedimento legislativo, perchè avete fatto un decreto Reale? Rispondo che la legge è venuta dopo un anno; e qui non è il caso di dottrina costituzionale, nella quale volontieri mi professerei discepolo del senatore Pierantoni. Si tratta dell'esattezza dei fatti, ed io non posso ammettere che il senatore Pierantoni affermi una cosa diversa dal vero.

Si è parlato di riforma della Corte dei conti; ma in questo modo ingrandiamo talmente la questione, che non so dove andremo a finire.

Per parte mia posso anche consentire in alcune delle considerazioni che sono state svolte dagli onor. preopinanti. Ne parleremo quando si tratterà della riforma della Corte dei conti, di cui in questo momento non si discute.

Il senatore Sonnino poi, seguendo un poco la moda del tempo, ha fatto una carica a fondo contro la burocrazia dei Ministeri, ed ha voluto in certo modo giustificare il ministro, calcando la mano sulla burocrazia. Io però devo dire che di questo provvedimento assumo intera la responsabilità e che nessun ufficio aveva interesse a suggerirlo, nè lo ha suggerito.

Devo poi anche fare delle riserve sopra la teoria individualista e liberista che egli ha esposto circa l'azione e l'ingerenza dello Stato, dottrina che io non divido e che non credo conforme allo svolgimento politico e sociale dello Stato moderno.

Lo Stato moderno, poichè l'azione sociale diventa sempre più complicata, cresce sempre più di attribuzioni, per necessità imprescindibile di cose. E non vedo io che ci sia questa tendenza eccessiva a dare soverchia forza allo Stato e a fare che l'azione dello Stato sia prepotente e tiranneggiante. Vedo al contrario questa azione dello Stato minacciata e combattuta e dentro e fuori, e perfino dai suoi funzionari; e quindi se devo esprimere un parere è che non sia necessario, come vuole il senatore Sonnino, indebolire o attenuare questa azione, ma piuttosto rinvigorirla e rinforzarla.

Questa è la mia opinione, che io tengo ad esprimere, posto che la questione è stata sollevata, ma che del resto non ha che fare col decreto che si trova innanzi al Senato; poichè il risultato di tutta questa discussione è che ci troviamo d'accordo nel proporre all'alto Consesso l'approvazione. E mi pare che questo solo fatto dispensi dall'intrattenere il Senato in discussioni accademiche che forse non per tutti potrebbero avere interesse.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro guardasigilli.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Aggiungerò poche parole, non essendo il caso di ripetere quello che è stato già detto dal ministro degli affari esteri.

Il decreto di cui si discute porta la firma del mio predecessore; ma, se avessi avuto l'onore di trovarmi al governo nel tempo in cui fu emanato, avrei dovuto anche io ammettere che la necessità delle cose imponeva di prendere una sollecita risoluzione. Mi piace notare come pure l'Ufficio centrale del Senato abbia riconosciuto nel provvedimento emesso col decreto del 23 gennaio 1905 il carattere dell'urgenza. Non mi sembra, quindi, che sia il caso di insistere su ciò.

Il mio onorevole collega degli affari esteri accennò già al nostro proposito di presentare un disegno di legge che organizzi in modo definitivo l'amministrazione della giustizia per il Benadir; dichiarazione che io stesso ebbi a fare nell'altro ramo del Parlamento.

Sarà quella l'occasione propizia per discutere con utilità sui vari argomenti trattati dall'onorevole senatore Pierantoni, che sono certamente degni della maggiore considerazione. Ma ora, poichè tutti siamo d'accordo nel riconoscere che il decreto di cui si parla rispose ad esigenze evidenti di opportunità, mi auguro che il Senato vorrà sanzionarlo col suo voto.

Quanto al processo, al quale si è riferito il senatore Pierantoni, posso soltanto rispondergli che trovasi ancora in corso di istruttoria.

PIERANTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERANTONI. Io ringrazio l'onorevole guardasigilli delle lodi esagerate che mi ha rivolte con gentile bontà; ma conosco il solito uso di dar lode alle persone che parlano, dicendo irrecusabili verità, per poi aggiungere che le teorie astratte non rispondono al caso.

Io non ho svolto teorie.

Conoscevo che ella non aveva sottoscritto il decreto illegale, ma la vita ministeriale è vita di continuazione e l'uno piglia l'eredità dell'altro senza beneficio d'inventario, perchè altrimenti non si avrebbero le maggioranze.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Ho dette che l'avrei firmato anch'io quel decreto.

PIERANTONI. Io ripeto che c'è un paese, che non è quello dell'Eritrea, dove non vi era giustizia italiana, non vi erano leggi di procedura, non magistrati.

Il Benadir era senza ordinamento giudiziario, senza diritto punitivo.

Non conosco i reati che vi si commisero; ha

fatto benissimo l'onorevole ministro di non entrare nel merito, perchè io avevo dichiarato che rispettavo il diritto di chi si deve difendere. Ho biasimato un atto nuovissimo nel mondo, un atto che non si verifica neanche nei Governi, assoluti cioè che si creano tribunali procedure, istruttori e accusatori dopo avvenuto i reati. Nella legge fondamentale di tutti gli Stati è detto che la legge penale non può avere effetto retroattivo e che anche le istituzioni giudiziarie non possono avere effetto retroattivo.

Il ministro degli esteri ha detto che io ho fatto della confusione. Io ho parlato chiaro. Egli dice che non ha fatto una legge per il Benadir, ma che ha presa l'istituzione giudiziaria dell'Eritrea per metterla sul Benadir. Questo, secondo lui, non è far leggi? (*ilarità*).

È inutile che ella rida. Col riso fa vedere le belle attività del volto, ma non dà ragione di corretto governo.

Io credo che questo sia uno degli arbitrii, di cui dovrete chiedere perdono alla offesa coscienza della giustizia, quando ne comprenderete la enormezza. Del rimanente le cose debbono andare per la loro china, nè io m'illudo di far argine al danno. Ho voluto parlare, perchè altra volta ho fatto proteste somiglianti. Dopo ciò, altro non dico.

SCIALOJA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SCIALOJA. Prendo malvolentieri la parola sopra una materia, alla quale io non aveva pensato prima di sentire questa discussione. Ma la questione che si presenta al Senato mi pare assai grave sotto un aspetto diverso da quello che è stato finora considerato. Il decreto costituisce nel territorio del Benadir una giurisdizione, e il Governo ammette che solo motivi di urgenza sono quelli che l'hanno spinto a fare questo decreto senza che abbia base in legge alcuna.

Il riconoscimento di questi motivi d'urgenza può essere ragione sufficiente al Senato, perchè, in sede di revisione dei decreti registrati con riserva, non ritenga responsabile il ministro; questa infatti è la conclusione (lasciando da parte tutta la più complicata motivazione) a cui è giunta la Commissione del Senato e a cui pare siano giunti anche coloro i quali hanno oggi più a fondo discusse le teorie costituzionali. Ma io vorrei osservare che, anche dopo

pronunziata l'assoluzione del Ministero da ogni responsabilità per aver richiesta alla Corte dei conti la registrazione con riserva di questo decreto, rimane in piedi una più importante questione. Hanno questi tribunali, questi giudici costituiti senza legge, la giurisdizione, che si è loro voluta attribuire mediante decreto Reale? Io rispondo no. Ora questa risposta va molto al di là della questione della responsabilità ministeriale. Il ministro può non essere responsabile per aver provveduto di urgenza al momento, ma in quale posizione si trovano questi giudici nel territorio del Benadir? L'imputato o la parte, perchè non so se questi tribunali abbiano funzione anche civile...

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Hanno giurisdizione in materia penale.

SCIALOJA... La cosa è dunque gravissima, perchè l'imputato che sia condannato da questi giudici, è condannato da giudici che non hanno per legge giurisdizione, che sono investiti della facoltà di pronunziare sentenze dal Governo, dal potere esecutivo, che non ha diritto di creare alcuna giurisdizione. Questa difficile posizione, in cui si trovano i tribunali costituiti nel Benadir, mi ha persuaso che era forse il caso d'invitare il Ministero a presentare immediatamente un progetto di legge per regolarizzare il decreto. Io ritengo che l'urgenza abbia potuto giustificare la costituzione di questi tribunali al momento, ma è necessario che il Governo faccia convalidare con legge speciale il decreto, in modo che i giudici sieno investiti regolarmente della loro giurisdizione. Conchiudo dunque pregando il Ministero di volere accettare la mia raccomandazione (che io eventualmente convertirei in ordine del giorno, se trovassi appoggio presso altri colleghi del Senato), di accettare l'invito, ripeto, di presentare, quanto prima, un progetto di legge di ratifica di questo decreto.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Io non ho nessuna difficoltà, d'accordo col collega guardasigilli, d'inserire nella legge che sarà presentata la convalida del decreto, ma faccio presente al senatore Scialoja che ciò è opportuno solo ora che la sovranità dello Stato italiano è instaurata nel Benadir. Per quel che riguarda la

critica retrospettiva che è stata fatta, bisogna tener presente che quando è stato emanato il decreto, noi tenevamo i porti del Benadir a titolo di affitto dal Sultano di Zanzibar; si tratta ora di una condizione specialissima di fatto che non può essere giudicata con le norme generali di diritto interno. Ora tutto questo è terminato, ci è stato un periodo di transizione, e tutti i periodi di transizione, costringono a provvedimenti temporanei per far passaggio al nuovo e definitivo stato di cose. Ora soltanto nel disegno di legge per l'ordinamento definitivo si potrà tener conto delle idee espresse dal senatore Scialoja.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare e se non vi sono proposte specifiche, la discussione è chiusa, e s'intenderà approvata anche la seconda relazione.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Modificazioni alla tariffa doganale concernenti il dazio sulle farine di grano » (N. 193).

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla tariffa doganale concernenti il dazio sulle farine di grano ».

Prego il senatore segretario, Di San Giuseppe, di dar lettura del disegno di legge.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:

Articolo unico.

Nella tariffa dei dazi doganali è introdotta la seguente modifica:

Il dazio sulle farine di grano inscritto al n. 288-a viene ridotto a L. 11.50 per quintale.

PRESIDENTE. È aperta la discussione.

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione è chiusa, e, trattandosi di articolo unico, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Per le interpellanze dei senatori Veronese e Carta-Mameli.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. L'onor. senatore Veronese ha presentata ieri un'interpellanza ai ministri dei lavori pubblici,

del tesoro e della pubblica istruzione intorno ai provvedimenti da prendersi in seguito alle inondazioni di quest'anno, atti ad evitare, per quanto sia possibile, nuovi disastri.

Il senatore Veronese ha manifestato anche il desiderio di svolgere questa sua interpellanza prima delle vacanze di Natale. Per parte mia non ho nessuna difficoltà di accettare l'interpellanza, ed anche di acconsentire che sia svolta prima delle vacanze di Natale. Prenderò gli opportuni concerti coi miei colleghi del tesoro e della pubblica istruzione, per vedere se anche essi accolgono il desiderio manifestato dal senatore Veronese.

È stata pure presentata un'interpellanza dal senatore Carta-Mameli al ministro dei lavori pubblici sui provvedimenti che intende prendere allo scopo di soddisfare i legittimi reclami della popolazione della Sardegna e delle rappresentanze locali, perchè si ottenga un migliore e più utile servizio nelle strade ferrate esercitate dalla Compagnia Reale delle ferrovie sarde.

Io accetto anche quest'interpellanza; però, dovendo raccogliere dati assai importanti ed assai difficili ad aversi sollecitamente, così pregherei il senatore Carta-Mameli ad acconsentirmi di fissare a più tardi il giorno dello svolgimento della sua interpellanza.

Mi metterò d'accordo con lui, se lo permette, per fissare questo giorno.

CARTA-MAMELI Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARTA-MAMELI. Ringrazio l'onor. ministro dei lavori pubblici di avere accettata la mia interpellanza.

Io non ho nessuna difficoltà che se ne ritardi per poco lo svolgimento; pregherei però di non indugiare di troppo, perchè le lagnanze sono molte e una parola dell'onorevole ministro potrà rassicurare quelle popolazioni.

FERRARIS C., ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS C., ministro dei lavori pubblici. Il mio proposito è di non ritardare di troppo lo svolgimento della sua interpellanza, onorevole Carta-Mameli; ma ella sa bene quanto io sia occupato in questi giorni; l'assicuro però che per parte mia metterò tutta la buona volontà per sollecitare la raccolta del materiale che mi permetta di rispondere esaurientemente alla

sua interpellanza, giacchè mi sta a cuore di prendere provvedimenti che possano giovare alla Sardegna.

Discussione del disegno di legge: « Tassa sui velocipedi e sugli automobili » (N. 191).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Tassa sui velocipedi e sugli automobili ».

Prego il senatore, segretario, di San Giuseppe di dar lettura del progetto di legge.

DI SAN GIUSEPPE, segretario, legge:

(V. Stampato n. 191).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore De Sonnaz.

DE SONNAZ. La legge che si presenta oggi al Senato « Tassa sui velocipedi e sugli automobili » ha grande importanza poichè si occupa dei veicoli moderni e dell'avvenire, i quali, nei recentissimi tempi, vennero costruiti in gran numero in Italia creando così alla nostra industria nazionale un cespite di ricchezza.

Il rapporto del mio onorevole amico e collega senatore Colombo è un bellissimo lavoro che non si può che ammirare nel suo insieme e riflette l'opinione di uomini molto competenti come lo sono gli onorevoli senatori dell'Ufficio centrale che mi onoro di avere come amici.

Ciò premesso, mi prendo però l'ardire di far presenti al Senato alcune osservazioni sull'ammontare della tassa dei velocipedi: osservazioni che ho sentito discutere da persone di una grande competenza sull'argomento, senza voler per niente contraddire la relazione del senatore Colombo, ma solo volendo chiarire questa questione.

Il mio breve discorso era già preparato quando ho ricevuto da Torino una lettera del *Touring club italiano* di Milano ove si sviluppano concetti identici ai miei per una riduzione della tassa sui velocipedi.

Quando nel 1897 la tassa di lire 10 è stata stabilita per i velocipedi, questi erano considerati come un *sport di lusso* e sembrava che il loro uso dovesse essere limitato alle classi ricche ed agiate.

In questi otto anni il prezzo dei velocipedi è diminuito di molto e tutte le classi sociali anche quelle degli operai, dei commessi di ma-

gazzino, e cioè le meno ricche, ne usano. In queste condizioni la tassa di lire 10 è veramente alquanto eccessiva, perchè sproporzionata al valore dell'oggetto tassato.

In confronto alla tassa proposta per gli automobili quella dei velocipedi è eccessiva. Infatti un automobile di 24 cavalli che ha un valore certamente non inferiore a 15,000 lire ed alcune volte, ne vale 30,000, pagherebbe 150 lire, cioè non certo di più dell'1 per cento del valore, mentre i velocipedi comuni, del valore medio di 150 lire e spesso gli operai possono avere di seconda mano anche un velocipede per 40 lire, pagherebbe 10 lire, cioè dal 7,80 in su e sino al 25 per cento.

L'uso poi dei velocipedi deve essere ben distinto da quello degli automobili e degli altri pesanti veicoli, i quali, spesso producono deterioramento alle strade che percorrono.

La bicicletta oltre ad essere un fattore di educazione fisica e di miglioramento morale della gioventù, dandole vigoria di corpo nell'aria pura della campagna, è diventata il mezzo più popolare di rapido trasporto. Essa permette all'operaio di lasciare le antigieniche agglomerazioni urbane delle popolose città e dei grandi centri industriali e di abitare quartieri salubri alla periferia delle città e gli permette persino di recarsi nell'ora del mezzogiorno a dividere colla famiglia il pasto comune ed alla domenica di andare a respirare l'aria pura e salubre della campagna, invece di trascorrere il suo tempo nelle osterie.

Molti paesi, di grande cultura, si sono resi conto di questa situazione. Infatti nell'Inghilterra e nella Germania, paesi in cui il ciclismo è molto sviluppato, mi venne assicurato che i velocipedi non sono colpiti da tassa veruna. In Francia la tassa che era di 10 franchi è ora di 6 e si pensa diminuirla ancora, cioè ridurla a 3 franchi.

Nel Belgio è di soli 5 franchi.

La nuova legge semplifica la percezione della tassa sui velocipedi e ciò è un vero progresso, come pure sarebbe un progresso se la targhetta portasse un numero d'ordine ben visibile, per dare maggior responsabilità al ciclista in caso di disgrazia.

Ma un progresso maggiore sarebbe la diminuzione della tassa la quale certamente aumenterebbe di molto in Italia la diffusione del cicli-

simo, specialmente fra i meno ricchi e gli operai.

Questi nuovi veicoli, velocipedi, automobili e motociclette, dicevo, e non senza ragione, producono delle disgrazie di persone. Ora la cosa è purtroppo vera, ma nell'avvenire questo inconveniente di certo diminuirà. I veicoli, parlo specialmente degli automobili e motociclette, saranno più perfezionati, le strade migliori, i *chauffeurs* più prudenti ed il pubblico più previdente, e si riserveranno le immense velocità alle corse non all'uso abituale, specialmente nelle città, nei villaggi e nei centri abitati.

Che cosa non si disse un tempo contro le ferrovie? Ora per altro la statistica prova che si è più sicuri nei treni direttissimi che camminano a 100 chilometri all'ora, che non in una di quelle vecchie diligenze che facevano 10 chilometri all'ora.

Scusino, onorevoli colleghi, queste osservazioni affatto imparziali, poichè da molti anni non vado più in velocipede. Ma mi pare che non sia male che nell'autorevole Consesso del Senato del Regno, che più si frequenta più se ne ammira il profondo e vero spirito patriottico e di profonda coltura, si tratti non solo dell'alta politica interna ed estera; ma si mostri interesse per la più numerosa classe dei cittadini quella dei meno abbienti, classe però che nell'era moderna è, senza verun dubbio, un grande elemento della potenza e della prosperità delle nazioni (*Bene*).

BETTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BETTONI. Dopo quanto ha detto con tanta eloquenza l'onor. De Sonnaz, non avrei che da aggiungere una preghiera al relatore ed al ministro perchè, nonostante la domanda sia giunta alquanto in ritardo, volessero tenere conto della giustizia della medesima.

Io sono sicuro che, se forse non vi fosse stata prima la ragione di insistere per gli altri desiderati che riguardano la targhetta mobile, il Touring Club si sarebbe trovato più agguerrito per insistere su quest'altra innovazione di importanza grandissima.

L'onor. De Sonnaz ha detto che effettivamente in Francia è avvenuto questo fatto, che allorché nel 1899 la legge portò da 10 a 6 franchi la tassa sulle biciclette, come per incanto si

raddoppiò il numero dei veicoli, e raddoppiando i contribuenti, raddoppiò, anzichè diminuire, l'importo della tassa.

Ora in Francia vi sono circa un milione e centomila veicoli. In Italia non ne abbiamo che 238,000; fra la popolazione della Francia e dell'Italia non abbiamo che la differenza del 25 per cento ed invece ci troviamo in Italia ad avere solo un numero di velocipedi pari al quinto di quello esistente in Francia.

Io mi domando se, in parte, questo non sia l'effetto della eccessiva tassa. Io non voglio accusare di questa differenza grandissima soltanto la grave tassazione; vi sono altre ragioni che possono aver influito; ma mentre in proporzione dovremmo avere più di 800,000 veicoli, contarne solo 238,000, la differenza fa seriamente pensare. È arrivata forse troppo tardi al ministro ed alla Commissione questa osservazione; ma se questa, studiata, risultasse tale che portasse alla conclusione, che, diminuendo la tassa, anche l'erario non avesse a perdere, io son certo che il ministro, così intelligente e sollecito di tutto il progresso del nostro paese, verrebbe a proporci lo sgravio richiesto.

Io muovo quindi una preghiera all'onorevole ministro ed al presidente dell'Ufficio centrale perchè vogliano prendere in esame questi desideri e vedano se i dati presentati si possano ritenere giusti, e se si troveranno tali, come son certo, vogliano dare alle molte migliaia dei nostri ciclisti l'affidamento che presto si possa presentare un emendamento alla legge nel senso di diminuire la tassa a lire cinque.

Io aspetterò dall'onorevole ministro una parola di risposta, lieto se le mie osservazioni potranno essere accolte.

PIERANTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERANTONI. Il Senato mi presterà fede quando io dico che non sono mai andato in bicicletta (*ilarità*) e che perciò non domando riduzione di tassa a mio vantaggio.

Ricevetti ieri in forma di raccomandazione una lettera del Club ciclistico di Terra di Lavoro, che rivolge preghiera al Senato di ridurre la tassa. Avverte che da poco tempo si è costituito a Caserta un Club e che si va anche ad istituire una palestra.

Si è parlato del grande servizio che rende la bicicletta a molte classi sociali, e si è del

pari parlato dell'importanza che l'uso della bicicletta ha nell'economia privata. Io aggiungo che la bicicletta esercita anche benefica azione sul carattere morale, sull'ardire dei giovani; tanto più i giovani cadono, tanto più acquistano energia nelle prove della vita.

Possiamo tenere conto ancora di un'altra utilità della bicicletta. Vi hanno città, che abbondano di sezioni comunali. Presso Caserta sono Maddaloni, S. Maria di Capua ed altre località. Una quantità di giovani dai villaggi va a scuola in bicicletta.

Ove le fortune sono assai modeste la bicicletta che prima costava cara, essendo assai diminuita di prezzo, è diventata un veicolo di utilità pubblica. Per esempio, i domestici delle famiglie che vivono in campagna possono recarsi in città sollecitamente a fare spese, a prendere medicine, a chiamare medici, a sbrigare commissioni, a recare lettere presso alle ore della partenza della posta, a fare telegrammi. È cosa certa che più si aumenta l'uso di taluna utilità, più aumenta la produzione della tassa. Si pubblicarono buone notizie sulla riduzione della tassa delle lettere; si faccia qualche cosa di simile per i ciclisti.

Rimane la questione di diritto costituzionale. Deve il Senato fare emendazioni di una legge di tasse approvata dalla Camera elettiva? Non discuto il tema, serbandomi fedele ad alcuni miei precedenti. Però il ministro può fare promessa di prossima riduzione.

CASANA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA. Quando una legge viene in Senato, già approvata dall'altro ramo del Parlamento, la discussione è senza dubbio circoscritta per un sentimento di riguardo che s'impone, specialmente in quanto concerne la pura forma; quindi io non mi soffermerò su una circostanza di tal fatta in uno degli articoli, il quale per altro non potè a meno di fissare la mia attenzione.

Fu trasportata in questo progetto una disposizione della legge del luglio 1897, ma sarebbe certamente stato bene che l'oculatezza dell'la Commissione nell'altro ramo del Parlamento o gli ottimi colleghi dell'Ufficio centrale avessero rilevata la forma un poco strana di quell'articolo.

Nel comma *d*) dell'art. 3 si accenna alla

« esenzione per velocipedi ed altri simili apparecchi, escluse le vetture automobili, usate come mezzi di trasporto da infermi poveri provvisti di speciale licenza ». Manifestamente l'intenzione di chi redasse l'articolo della primitiva legge era di voler impedire che con un apprezzamento poco umano si venissero a colpire di tassa quegli apparecchi meccanici con i quali dei poveri storpi o mutilati riparano all'infermità gravissima o cronica da cui sono colpiti.

Non io proporrò che per una modificazione di forma si abbia a ritoccare questo progetto di legge esponendolo a tutta la procedura *ex novo*, ma in verità non posso a meno di dolermi che nella legislazione nostra restino delle espressioni che non valgono a conservare il prestigio delle nostre leggi.

Sorpassando su questo punto, sur un'altra osservazione vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro.

Nella tabella delle tasse si fa la distinzione, ed è ben giusto, tra le vetture automobili ad uso privato e quelle ad uso pubblico: ora mentre non vi è nessuno al quale possa venire in mente di desiderare una minor tassa (che anzi si potrebbe forse anco desiderare maggiore) per le vetture automobili ad uso privato, che servono piuttosto a soddisfazioni personali, sia pure per risparmio di tempo e per necessità d'affari, a me sembra che verso le vetture automobili ad uso pubblico l'azione del fisco bisognerebbe che fosse stata nulla o molto più lieve.

È indubitato che se qualche volta è antipatico il polverio che sollevano le vetture sportive, sta sorgendo un mezzo di locomozione provvidenziale per un numero enorme di località; a tutte quelle dove la ferrovia non può giungere ma alle quali passa a fianco; a tutte quelle località per le quali i porti d'approdo sono vicini, è evidente che l'automobile potrà rendere servigi grandissimi come vettura di servizio pubblico. Ed allora a me rincresce che non si sia creduto dall'onorevole ministro delle finanze di avere il coraggio di esonerare quelle vetture senza altro dalla tassa.

Conosco un fatto speciale. Sul Lago Maggiore, sulla linea che viene dal Sempione, vi è la stazione di Fondo-Toce, che fu la meta sospirata di tutta la industriale regione della sponda

destra del lago, inquantochè per essa potrà essere finalmente collegata alla rete ferroviaria dello Stato.

In previsione dell'apertura di quella linea, nella vicina Locarno si era istituita una Società per fare un servizio di automobili ad uso pubblico che avrebbe collegato la Svizzera a questa stazione appena il Sempione fosse stato aperto ai traffici. Malauguratamente il servizio iniziato dovette sospendersi e poi sopprimersi a cagione delle difficoltà sorte nei rapporti con lo Stato italiano per ragioni di transito in dogana. Io voglio credere che fossero inevitabili le misure rigorose che la dogana italiana imponeva per quel servizio, ma è certo che il sorgere, colà verificatosi, dell'iniziativa di quel mezzo di comunicazione per avvicinare la rete del Gottardo a quella del Sempione, viene in suffragio di quello che ho dianzi affermato; che cioè il servizio di automobili per uso pubblico sta per assurgere a tale importanza da dover essere considerato degno di tutti i riguardi da parte del Governo, ed essere da esso facilitato anzichè ostacolato.

Riconosco che l'onorevole ministro così credette di fare riducendo la tassa degli automobili per servizio pubblico; ma non nascondo che l'animo mio sarebbe stato molto più soddisfatto se avesse avuto il coraggio di esonerarli interamente da tassa. L'onorevole relatore, che nella sua relazione così bene svolta divide questi stessi miei concetti, si lusinga che possa venirsi in sollievo di quei servizi colla esenzione dalla tassa per la disposizione contenuta nell'art. 3, lettera b, la quale dico:

« Sono esenti dal pagamento della tassa i velocipedi, le macchine od apparecchi ad essi assimilabili e gli automobili di ogni specie:

« b) adibiti a servizio postale ordinario in seguito a speciale autorizzazione del Ministero ».

Ora a questo punto io mi permetto di ricordare che tutti i mezzi di trasporto per servizio pubblico, che tutte le vetture le quali fanno il servizio pubblico colla licenza dell'autorità prefettizia subiscono l'obbligo di fare gratuitamente il trasporto postale se richiesto; e allora dal momento che virtualmente ognuna di queste vetture sostiene il carico del trasporto gratuito postale quando anche nella fattispecie l'amministrazione delle poste non creda di valersene sempre, mi sarebbe parso logico che

fosse stata accordata senz'altro l'esenzione dalla tassa; altrimenti si cadrà in questa condizione di cose, che solo per il fatto che l'amministrazione delle poste consegna a quel determinato automobile in servizio pubblico i pacchi postali, da quel giorno esso resta esente dalla tassa, mentre l'automobile vicino che non solo vi sarebbe disposto, ma vi è anzi obbligato, deve pagare la tassa. In altri termini viene così infirmato il principio rimasto finora inconcusso, che il servizio postale dagli esercenti servizi pubblici debba essere fatto gratuitamente; resta difatti infirmato inquantochè la dispensa dalla tassa equivale ad una retribuzione sul servizio dei pacchi postali.

Per ultimo mi associo alla osservazione stata fatta dall'onor. relatore, quando chiamò l'attenzione del ministro delle finanze sulla convenienza di adottare nel regolamento per l'applicazione della tassa un riferimento assai più preciso di quello che sia l'indicazione dei cavalli vapore, la quale riesce di sua natura difficilmente esatta stante la natura del macchinario degli automobili, del quale non posso trattenermi dal dire che è una delle più belle prove dell'ingegno meccanico umano, essendochè in esso si sono applicati i trovati più felici e straordinari in linea di meccanica e fisica.

Unicamente mi permetto di osservare all'onorevole Colombo che nella tabella è difatti detto che si deve applicare la tassa in ragione della forza motrice, tenendo conto del massimo di forza che il motore può sviluppare.

Resta così d'accogliersi soltanto da parte del ministro l'invito che nel regolamento si stabilisca un riferimento opportuno per constatare questo massimo.

LEVI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEVI. Io non ho certamente chiesto di parlare per avvalorare le parole eloquenti e brillanti dell'onor. amico Casana; ma ho chiesto di parlare perchè mi vi ha tratto il dovere, avendo io primo sollevato la questione degli automobili per servizio pubblico; ed infatti ottenni dal Ministero dei lavori pubblici del tempo, mi pare l'onor. Balenzano, che venisse impostata in bilancio una somma per tale servizio. Ne ho parlato in seguito varie volte e anche in una recente occasione ottenni che la somma stanziata venisse aumentata.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Sono stanziati 100,000 lire.

LEVI. Quindi unirei le mie preghiere a quello del collega Casana al ministro delle finanze e chiederei anche l'appoggio del ministro dei lavori pubblici in proposito, sicuro poi che il relatore stesso entrerà in questo ordine di idee e appoggerà la mia domanda.

COLOMBO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOMBO, *relatore*. Ho poche parole da dire, e solamente in relazione con le osservazioni che vennero fatte dagli onorevoli De Sonnaz e Bettoni sull'ammontare della tassa per le biciclette. Quando si costituì l'Ufficio centrale per questo disegno di legge, nel giugno scorso, a noi non pervenne nessun reclamo, nessuna protesta, nessuna petizione che toccasse gli argomenti dei quali si occupava il disegno di legge. Dunque nessuna opposizione quanto alla tassa delle biciclette. Costava poi a noi anche che nella discussione fatta nell'altro ramo del Parlamento non erano state mosse obiezioni importanti a questo proposito. Dunque eravamo nel diritto di credere che nessuno facesse opposizione a che la tassa si mantenesse nella misura di prima. Solamente in questi ultimi giorni, quando la relazione era già presentata, ci sono pervenuti da diverse parti dei memoriali per appoggiare una diminuzione della tassa.

Ora io devo dichiarare che l'Ufficio centrale, se avesse avuto sott'occhio a tempo opportuno le opposizioni che vennero fatte così in ritardo, non avrebbe mancato di esaminarle, di discuterle ed eventualmente anche di fare una proposta relativa all'onor. ministro. Ma non avendo avuta nessuna opposizione, ha creduto bene di mantenere la tassa com'era, molto più che nel suo modo di vedere l'Ufficio centrale giudicava questa tassa non esagerata. Ci sono ragioni pro e contro la diminuzione della tassa, nè io vorrei sollevare qui ora una simile questione; ma torno a ripetere che l'Ufficio centrale non ha nemmeno avuto l'occasione di discutere queste ragioni. Per conseguenza, l'Ufficio centrale dichiara qui, per bocca mia, che in questa questione della misura della tassa per i velocipedi si rimette a quanto dirà l'onor. ministro.

L'Ufficio centrale ha poi fatto, come risulta dalla relazione, alcune osservazioni all'onore-

vole ministro in merito a diversi punti del disegno di legge. Una di queste osservazioni si riferisce a ciò di cui ha parlato testè il senatore Casana, vale a dire all'esenzione degli automobili impiegati in servizio pubblico per trasporto di merci o di persone. Veramente l'Ufficio centrale avrebbe desiderato che questi automobili fossero completamente esenti da tassa, indipendentemente dal numero dei posti che possono offrire al pubblico servizio. Ma fu fatto osservare all'Ufficio centrale che nel disegno di legge c'è già una disposizione che permette di accordare questa esenzione, quando congiuntamente al servizio pubblico di passeggeri o di merci sia fatta anche il servizio postale. Il senatore Casana ha detto: questo è un obbligo che già esiste. Orbene: dal momento che esiste vuol dire che l'esenzione è accordata di pieno diritto.

C'era poi, non dirò un dubbio, ma una circostanza che premeva all'Ufficio centrale che fosse chiaramente definita. Nell'art. 3 è detto che sono esenti dal pagamento della tassa i velocipedi, le macchine o apparecchi ad essi assimilabili e gli automobili d'ogni specie, quando (lett. b) siano adibiti a servizio postale ordinario in seguito a speciale autorizzazione del Ministero. Qui si parla di Ministero in genere, ma è evidente che si allude al Ministero competente, ossia al Ministero delle poste e telegrafi. Ad ogni modo abbiamo chiesto, per prudenza, nella relazione che l'onor. ministro voglia chiarire questo punto assicurandoci esplicitamente che si tratta appunto di tale Ministero.

Il senatore Casana ha parlato di una dizione che potrebbe essere fraintesa, quella cioè « trasporto da infermi ». A noi sembra che questa dizione non si presti ad equivoci. Allo stesso modo che suol dirsi « una chiave da tasca », « un bastone da passeggio », ecc., ci sembra chiaro che « trasporto da infermi » vuol dire un trasporto adatto per infermi. Devo invece osservare che negli stampati non è stata eseguita una modificazione che già l'Ufficio centrale ebbe a chiedere alla nostra Presidenza. Nel disegno di legge si è incorso in un errore nell'annessa tabella dove al n. 10 è detto: le vetture automobili ad uso privato oltre i 24 cavalli, per ogni cavallo in più, oltre la tassa di L. 150 usata per le vetture fino a 24 cavalli, — e poi torna a dire: *ogni cavallo in più*

dei 50 L. 3. L'errore è provenuto da questo fatto, che la Camera ha modificato la tabella, riducendo ad un'unica cifra di 3 lire l'aumento di tassa per i veicoli di forza superiore a 24 cavalli, mentre prima era di 5 lire da 24 a 50 cavalli e poi di 3 lire da 50 in su. Qui per errore si erano ripetute le parole: « ogni cavallo in più dei 50 »; parole che vanno tolte. La Presidenza della Camera, come ci venne comunicato, riconobbe l'errore.

Pel momento non ho altro da dire, restandoci solo da sentire che cosa l'onorevole ministro avrà la cortesia di dirci in merito a diverse questioni trattate nella relazione dell'Ufficio centrale, e specialmente sul punto importante della riduzione del dazio sulla benzina e in generale del dazio sui petroli.

È una questione sulla quale, capisco benissimo, bisogna parlare con molta riserva per riguardi internazionali che perfettamente si comprendono; però se ne è parlato già altra volta in quest'aula in occasione del bilancio delle Finanze, ed allora io avevo fatto osservare che mi pareva molto difficile di poter distinguere i petroli dalle benzine in guisa da poter trattare queste ultime con un dazio di favore, lasciando intatto il cospicuo cespite dei petroli.

L'onorevole ministro accennava allora a studi che si facevano in questo senso; io non so ancora se quegli studi abbiano dato dei risultati positivi; ma certo è che si tratta qui di una questione della massima importanza per due ordini di considerazioni affatto diverse; importa cioè ridurre il dazio sui petroli, inquantochè il petrolio notoriamente è la luce della povera gente; importa anche molto ridurre la tassa su certi derivati dai petroli, come sono le benzine, perchè oramai l'automobilismo ha fatto un tale progresso che permette di supporre prossima l'applicazione al servizio pubblico dei trasporti, mentre d'altra parte i piccoli motori a benzina potrebbero essere utilissimi per la piccola industria.

Sarò grato all'onorevole ministro se vorrà dire qualche parola in proposito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze.* L'onor. senatore De Sonnaz, cui han fatto eco gli onorevoli Bettoni e Pierantoni, ha comin-

ciato coll'occuparsi della misura della tassa sui velocipedi; ed io mi affretto a dichiarare che ben volentieri sarei entrato, fin da quando proposi il disegno di legge alla Camera elettiva, nell'ordine di idee esposto testè dagli onorevoli preopinanti, se, per un complesso di ragioni, che ora brevemente esporrò, non avessi creduto di dover dare la preferenza a quel diverso ordine di idee che nel presente disegno di legge è sanzionato.

Questa legge, infatti, in forma modesta, contiene, per quel che si riferisce ai velocipedi, una innovazione di molto conto: vale a dire la trasformazione della tassa, che finora ha avuto uno schietto carattere personale, in vera e propria tassa reale.

Nè trattasi di una differenza astratta; poichè dall'accennata trasformazione sorgono conseguenze pratiche importanti.

La tassa verrà a gravare sulla macchina e non sulla persona che l'adopera. Basta porre al modo con cui il congegno fiscale è organizzato oggi, per farsi un esatto concetto dei vantaggi della proposta riforma. Fino ad ora si è detto: chiunque voglia servirsi di velocipedi deve chiedere una opportuna licenza, deve adire agli uffici fiscali, e poi portar sempre con sé la licenza, esponendosi ad una quantità di contravvenzioni speciali e — quel che è più — facendosi iscrivere, nientemeno, che in un ruolo apposito di contribuenti. Tutto ciò, a riguardo della forma, è sempre vessatorio: i vincoli fiscali, ben si sa, son sempre tutt'altro che piacevoli; ma, in riguardo alla sostanza, ossia all'utilizzazione del veicolo, il sistema della tassa personale è ancora più molesto. Il velocipede può essere usato soltanto da colui che ha ottenuto la licenza, nè può essere ceduto ad altri: la sua utilizzazione, quindi, è limitata esclusivamente a quella persona che ne è stata autorizzata.

Che cosa propone, invece, questo disegno di legge? Per quanto l'avverbio possa sembrare un po' eccessivo, consenta il Senato che io lo pronunci: questo progetto, *audacemente* (un ministro delle finanze ha sempre dell'audacia, quando restringe i vincoli fiscali), *audacemente*, dico, trasforma il sistema e dispone: che l'oggetto tassato sia l'ordigno; che a questo si dia una targhetta mobile; che il veicolo possa passare dall'uno all'altro possessore, senza che gli

agenti fiscali se ne debbano in alcun modo occupare.

In questo modo, non solo spariscono tutte le vessazioni personali, ma grandi vantaggi si hanno dal riguardo economico; poichè cresce l'utilizzabilità del veicolo, il padre può benissimo cederlo al figlio, l'amico all'amico, il compagno al compagno, e così se ne avvantaggiano anche i produttori.

Questa audacia, non eccessiva, ma non indifferente, probabilmente in sul principio porterà una diminuzione di introiti; e l'Ufficio centrale, che pure, come ha detto il relatore, non si è voluto occupare della questione di ridurre la tassa, non ha potuto fare a meno nella sua relazione di comprendere questo periodo: « Non si può però escludere d'altra parte che questo sistema così semplificato non si presti a qualche frode o almeno tenda a far diminuire il numero dei velocipedi pel quale si paga la tassa ».

Effettivamente io credo che sulle prime quest'effetto si avrà: dico sulle prime, perchè ho gran fede nella teoria del risarcimento automatico, quando si alleviano i tributi che in modo più diretto e più grave vengono a colpire l'attività economica del paese: quella teoria cui fece cenno il senatore Bettoni, quando ci diceva una riduzione di tassa ne farà crescere il provento. Dunque il risarcimento ci sarà; ma il Senato bene intende che, quando il Governo ha cominciato con agevolare questo mezzo importantissimo di locomozione che, come ben hanno detto tutti i senatori che hanno parlato, ha un'importanza, non solo sportiva, ma anche educativa ed economica e perfino sociale; quando, dico, il Governo si è già messo in questa via, non può essere accusato di troppo se vuol procedere gradualmente; è già un bel passo quello della targhetta mobile; ma diamone, di passi simili, uno per volta: l'audacia altrimenti si trasformerebbe in temerità. Alle riduzioni di tassa potrà pensarsi più tardi.

Dirò di più: nei lavori preparatori, non mi vergogno confessarlo al Senato, per lo studio di questo disegno di legge, mi si affacciò per un'istante l'idea, che tosto respinsi, di aumentare la tassa da 10 a 12 lire, quasi come compenso per la targhetta mobile. Ripeto: respinsi l'idea; ma la preoccupazione per gli effetti finanziari era legittima. Aggiungo che

oltre le ragioni generali di doverosa prudenza per il gettito dell'imposta, ve n'è un'altra, che al senno del Senato non può certamente sfuggire: la tassa sui velocipedi interessa lo Stato e i comuni. Ora, se lo Stato può darsi il lusso di non preoccuparsi troppo degli effetti immediati finanziari di una riforma a proposito di questa tassa, non credo che questo lusso possa imporsi ai comuni, senza prima aver tenuto rigoroso conto delle loro condizioni finanziarie, così poco floride, in generale, e tanto diverse da comune a comune.

Ecco le ragioni principali per le quali non credo che oggi possa prendersi l'iniziativa di ridurre la tassa. Non esito però a dichiarare, appunto perchè grande è l'importanza del ciclismo, appunto perchè in questo caso, sia pur lentamente, è applicabile la teoria del risarcimento della riduzione dei tributi che io ben volentieri prendo atto delle autorevoli raccomandazioni che in quest'Aula sono state fatte, augurandomi che in un'epoca, più o meno prossima — dopo che sarà stato scontato l'eventuale danno immediato che al provento delle imposte verrà dal sistema della targhetta mobile — si possa benevolmente riesaminare il problema e proporre una efficace riduzione di tassa.

L'onor. senatore Casana ha mosso diverse osservazioni speciali alle quali mi permetterò rispondere successivamente.

La prima si riferisce alla lettera d) dove si parla di « velocipedi ed altri simili apparecchi esenti da tasse, usati come mezzi da trasporto da infermi poveri provvisti di speciale licenza ». Il senatore Casana ha deplorato che, nella redazione della legge, codesto articolo sia sfuggito; e con la misurata e garbata parola che lo distingue, in sostanza non ha mancato di notare una certa comicità, che risulterebbe dal modo con cui l'articolo è concepito. Ma io dirò al senatore Casana che, a parte l'osservazione importante di carattere grammaticale che ha fatto l'onor. relatore circa il valore della preposizione *da*, la ragione per cui è stato compreso questo inciso, dipende da un motivo, per così dire, di storia legislativa. Si trovava quest'articolo in altre precedenti leggi e lo si è conservato.

Comprendo che l'onorevole Casana mi dirà che questa non è ragione sufficiente; e forse soggiungerà: voi, in tal maniera, ripetete nella

legislazione quel fenomeno che l'evoluzione biologica riconosce, talvolta, di certi organi che sussistono malgrado che la loro funzione sia abolita per lunga mancanza di uso. Ma io potrei replicare non essere del tutto esatto che la funzione sia abolita. Ed infatti, consentirà l'onorevole Casana che io mi auguri che, grazie ad ulteriori progressi meccanici, la carità pubblica possa esplicarsi adoperando nuovi sistemi di locomozione, o direttamente dagli infermi stessi o anche usati, per vantaggio loro, dal personale addetto ad associazioni di beneficenza e munito di speciali licenze esenti da tassa. Quindi, se non altro come augurio, io approvo ciò che è stato chiamato *svista legislativa*: confido anzi che con queste mie dichiarazioni si apra un eventuale campo ulteriore di benefiche applicazioni. Non tutti gli errori vengono per nuocere!

Un'altra osservazione ha fatto il senatore Casana, ed è riferibile alla lettera b), rispetto ai servizi pubblici. L'importanza dell'argomento è certamente grave. L'onorevole Levi ricordava — ed è per lui giusto titolo di onore — di essere stato l'iniziatore della proposta, tradotta poi in legge, per cui nel bilancio dei lavori pubblici vi è uno stanziamento apposito, allo scopo di dare sussidi da parte dello Stato ai servizi di automobili destinati a trasportare anche la posta. Ed io gli dico che egli farà bene a tener viva la sua iniziativa; perchè l'esperienza ha dimostrato che quello stanziamento non è sufficiente. Vi sono appena 100,000 lire, che mi auguro possano essere accresciute. Come si vede, io sono completamente nell'ordine di idee dell'onor. preopinante: piacemi ricordare anzi che parecchi anni addietro, nell'altro ramo del Parlamento, proposi per il primo che si adottasse quel principio, che nei capitolati si è poi introdotto sempre, per cui necessariamente in ogni contratto d'appalto o d'ordinaria fornitura postale, si debba comprendere la clausola risolutiva, per l'ipotesi della sopravvenienza di un servizio con automobili. Siamo dunque d'accordo, nell'intento.

Il senatore Casana dice: — avete fatto poco con questa legge; avreste dovuto dare esenzioni maggiori. Non lo nego: la via del bene è indefinita; ma noi ci siamo limitati, non solo per lasciar campo all'esperienza, ma anche perchè

i servizi pubblici di automobili, nello stato presente d'Italia, non sono così ben disciplinati da avere una figura giuridica ed amministrativa precisa.

I servizi pubblici ben determinati sono quelli destinati alla posta; ma per il resto abbiamo ben poco, e in fatto e in dietro. Molto resta ancora da fare; anzi io posso soggiungere al senatore Casana che, preoccupandomi dell'argomento, con una nota ufficiosa mi sono poco tempo addietro rivolto al mio collega dei lavori pubblici, il quale è presente e potrà farne fede, invitandolo a studiare il tema sotto tutti gli aspetti, per organizzare convenientemente i servizi mediante automobili, e ricercare se all'infuori e al di là dei sussidi si possano dare altre agevolazioni con norme speciali ed efficaci. E mi è caro dichiarare apertamente che, nella eventuale organizzazione di questi nuovi servizi, il ministro dei lavori pubblici dal suo collega delle finanze potrà avere aiuti bensì, giammai inciampi.

Or stando così le cose, ben s'intende perchè nel presente disegno di legge io non abbia potuto far di più: bisogna procedere con molta ponderazione, perchè è una materia ben severa, quella delle imposte. Per ora limitiamoci a considerare i servizi postali e diamo ad essi l'esenzione: speriamo di poter fare più e meglio in seguito, quando tutti i servizi comunicazione saranno più diffusi e meglio organizzati.

Qui debbo dare una risposta precisa all'on. relatore, per una domanda che ha formulato nella relazione e che ha testè ripetuta a voce. Posso assicurarlo formalmente che la « speciale autorizzazione del Ministero » prevista dall'articolo in questione è quella che deve dare il Ministero delle poste e dei telegrafi, non certo quello delle finanze. Avendo io già affermato il principio dell'esenzione dalla tassa, non posso certamente nutrire, per conto dell'amministrazione cui presiedo, alcuna pretesa di reviviscenza fiscale.

Un'altra domanda mi è stata diretta dal relatore rispetto alla misurazione della forza. Su ciò non avrei, che riferirmi a quanto con la sua grande competenza ha scritto lo stesso senatore Colombo, intorno ai dubbi che il sistema della misurazione della forza presenta per se

stesso. Potrei aggiungere che questi dubbi sono antichi, per quanto recente sia l'automobilismo. Per le vetture è ancora disputato se si debba valutare il cavallo di forza, oppure andare al criterio estrinseco del peso. Codesto è criterio comodo, e noi lo abbiamo adottato al passaggio delle barriere internazionali; ma sotto molti riguardi appare meno preciso di quello della valutazione intrinseca. Il problema è tutt'altro che facile; ed è perciò che nel disegno di legge si prescrive tassativamente all'articolo 17 che nel regolamento saranno stabilite, oltre ad altre condizioni, anche « le norme per la determinazione della forza motrice dei veicoli automobili ». Mi è grato quindi dare formale assicurazione all'Ufficio centrale, che il regolamento di questo problema si occuperà come meglio potrà: i lumi tecnici dei competenti non saranno mai soverchi; preziosissimi specialmente saranno quelli del relatore, che fin da ora dichiaro che chiamerò a collaborare nella redazione del regolamento stesso.

Il senatore Colombo nella sua relazione ha toccato parecchi altri problemi sui quali, mi affretto a rispondere. Ad alcuni di questi, invero, ho risposto già implicitamente, in occasione, di ciò che ho detto ad altri senatori. Aggiungo ora ch'egli invoca una disposizione per ciò che si riferisce al riparto della tassa spettante ai comuni. Il problema è degno di studio, specialmente per il carattere reale che oggi viene ad assumere la tassa; realtà che contrasta con la grande mobilità dei meccanismi sottoposti alla tassa stessa. Non posso dissimularmi che il reparto in molti casi non sarà facile.

Più grave questione, per vari punti di vista, è quella che riguarda al dazio della benzina.

Come ha detto benissimo l'onorevole relatore, il dazio del petrolio è molto interessante per il bilancio dello Stato ed è intimamente connesso con le nostre relazioni commerciali internazionali. Ma egli, l'on. Colombo, nella sua prudenza, poco mi ha chiesto al riguardo: sentirà quindi che io nulla specifichi, confermando bensì le dichiarazioni già fatte quando si discusse il bilancio delle finanze: che cioè, sempre serbando la integrità delle nostre risorse finanziarie, l'argomento deve essere dal Governo studiato con ogni diligente benevolenza. Nè questa mia affermazione può sembrare al

Senato, ed in particolar modo all'onorevole relatore, generica; perchè io nell'ordine di questi studi sono in grado, sciogliendo una riserva già altra volta fatta, di dire qualche cosa di specifico.

Non mi occupo del petrolio per le ragioni sopra accennate. Ma quanto alla benzina riconosco che sarebbe un grande vantaggio per l'automobilismo — il quale risponde ad altissime finalità economiche e sociali — il poter dare speciali agevolazioni. Però, avuto riguardo alla grandissima funzione che il dazio sul petrolio esercita sul bilancio dello Stato, il problema non può essere messo che così: dare agevolazioni eventuali alla benzina, in quanto essa sia adoperata come forza motrice per automobili, senza però che, direttamente o indirettamente, la si possa usare come illuminante; evitando cioè che faccia la concorrenza al petrolio ch'è così rilevante cespite pel nostro bilancio.

In tal senso ho incaricato il laboratorio chimico centrale delle gabelle di studiare la cosa e qualche cosa si è fatto. (*Interruzione del senatore Biscaretti*).

Onorevole Biscaretti, posso dirle che il suo pessimismo non corrisponde alla verità. Qualche cosa si è fatto. Siamo già sulla via, sempre in materia di studi; e già comincia a sperarsi che si possa usare un denaturante speciale, il quale giovi ai fini della locomozione e non pregiudichi l'illuminazione. In tal modo le agevolazioni alla benzina non danneggerebbero la tassa sul petrolio.

Dirò che degli esperimenti parziali sono già stati fatti, ma occorrono ulteriori integrazioni. Alcune condizioni tecniche sono state determinate; per esempio, quella che la benzina abbia un peso specifico a quindici gradi non superiore a 0,700, e l'altra che alla distillazione non ne dia meno del 90 per cento di prodotti distillanti fino a 100 gradi. Ma, soprattutto, quello che si è affermato, è l'indole del denaturante; il quale, a somiglianza di quello degli spiriti, non può che essere dato dalle autorità dello Stato: fornito cioè dai nostri uffici, sotto la diretta sorveglianza del Ministero delle finanze, non esclusa la sorveglianza del Ministero dell'interno, per ovviare ad eventuali gravi pericoli per la pubblica incolumità.

Più di questo non posso per oggi dire; tenevo però a dimostrare che le affermazioni da

me fatte in occasione della discussione del bilancio sono state seguite dai fatti.

Il problema è arduo o non ho bisogno di ripeterlo io al Senato; giacchè lo stesso senatore Colombo lo dichiarò altra volta e lo confermò oggi. Bensì ripeto che il Governo desidera risolvere la questione in maniera che giovando all'automobilismo, in nessuna maniera si compromettano le ragioni della finanza.

Un'ultima domanda fece l'onorevole senatore Colombo relativamente ad un errore incorso nella tabella. Mi permisi interromperlo, mentre egli parlava, per dirgli che si tratta di un semplice errore materiale, il quale deve essere rettificato. Ripeto tale dichiarazione.

Ed ora non mi resta che pregare il Senato di approvare il disegno di legge; il quale certamente non è tutto quello che desideravamo, ma un notevole progresso rappresenta, riguardo il passato, ed è sicuro affidamento di maggiori e migliori provvedimenti per l'avvenire.

COLOMBO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOMBO, *relatore*. Ho domandato la parola per ringraziare il signor ministro delle cortesie spiegazioni che ha voluto darmi.

Ciò che ha detto sopra la possibilità, se non la certezza, di distinguere le benzine dai petroli in guisa da poter diminuire i dazi sulla benzina, senza nuocere al cespite che danno i petroli, mi ha fatto molto piacere, perchè io credo che è l'unica via che si possa seguire in argomento.

Io ho sperato che forse la densità, ossia il peso specifico, potesse essere uno dei mezzi più ovvii per poter distinguere le due materie; ma certamente un denaturante che rendesse impossibile l'uso della benzina come mezzo illuminante, non togliendogli la qualità combustibile, sarebbe l'ideale per risolvere perfettamente la questione; quindi sono lieto di prender atto, a nome dell'Ufficio centrale, delle comunicazioni dell'onorevole ministro.

CASANA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA. Ho domandato la parola unicamente per ringraziare il signor ministro; mi auguro che il suo onorevole collega il ministro delle poste voglia valersi di quella facoltà indicata nella legge, ed in questo modo dare il doppio vantaggio di favorire i servizi pubblici per

mezzo di automobili, nonchè moltiplicare i mezzi di trasporto per la corrispondenza postale.

LEVI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LEVI. Non posso esimermi dal ringraziare il ministro della cortesissima risposta, augurando che gli studi cui egli ha alluso arrechino il soddisfacimento dei desideri manifestati.

BETTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTONI. Prendo atto delle dichiarazioni, e delle cortesi risposte del ministro circa la riduzione delle tasse e spero che questo sia presto un fatto compiuto, specialmente nell'interesse di chi usa biciclette di poco prezzo, che servono specialmente ai lavoratori; poichè, come ho detto, questa tassa non corrisponde al valore della cosa.

DE SONNAZ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DE SONNAZ. Tengo a ringraziare il ministro delle gentili risposte date.

PRESIDENTE. Nessun altro domandando la parola, la discussione generale è chiusa; passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

A partire dal 1° gennaio 1906 la circolazione sulle aree pubbliche dei velocipedi, delle macchine od apparecchi ad essi assimilabili e degli automobili di ogni specie, è soggetta alle tasse annuali risultanti dalla tabella annessa alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

La tassa si riscuote mediante la vendita di speciali contrassegni da adattarsi a tali veicoli a cura degli interessati, nel modo che verrà stabilito dal regolamento.

I contrassegni sono validi per l'anno solare per cui sono emessi, e, pei veicoli di cui ai numeri 1, 2, 3 e 4 della tabella, costituiscono la sola prova del pagamento della tassa.

Per gli automobili, di cui dal n. 5 in poi della tabella, il pagamento della tassa verrà annualmente fatto constare anche da speciale

quietanza, da rilasciarsi dall'ufficio incaricato della vendita dei contrassegni, sulla licenza di circolazione di cui debbono essere provvisti per le disposizioni in vigore, e che deve sempre essere tenuta a disposizione degli agenti della forza pubblica da chi conduce il veicolo.

(Approvato).

Art. 3.

Sono mantenute, per le tasse stabilite dalla presente legge, le esenzioni accordate dai numeri 1 e 2 dell'articolo 12 del decreto legislativo 28 giugno 1866, n. 3022, e dall'articolo 37 del regolamento approvato con Regio decreto 3 febbraio 1867, n. 3612, per l'applicazione della tassa sulle vetture.

Sono esenti dal pagamento della tassa i velocipedi, le macchine od apparecchi ad essi assimilabili e gli automobili di ogni specie:

a) dati in dotazione fissa ai corpi armati ed agli uffici che fanno parte integrante delle Amministrazioni dello Stato, dei comuni e delle province, purchè siano condotti da agenti in divisa, o muniti di un segno distintivo facilmente riconoscibile;

b) adibiti a servizio postale ordinario in seguito a speciale autorizzazione del Ministero;

c) importati temporaneamente dall'estero, in quanto appartengano a persone ivi residenti e non sia trascorso il termine di tre mesi dal giorno della temporanea importazione.

Tale esenzione non è però applicabile alle vetture automobili che, quantunque importate temporaneamente dall'estero, vengano usate in servizio pubblico;

d) i velocipedi ed altri simili apparecchi, meno le vetture automobili, usati come mezzo da trasporto da infermi poveri provvisti di una speciale licenza.

(Approvato)

Art. 4.

È vietato di far circolare sulle aree pubbliche i veicoli indicati nell'articolo 1° senza il prescritto contrassegno.

I contravventori incorreranno in una ammenda corrispondente al doppio della tassa; ed uguale ammenda sarà applicata a chi è sorpreso a circolare con targhetta scaduta, o di prezzo insufficiente.

In quest'ultimo caso, oltre all'ammenda, il contravventore incorrerà nella perdita del contrassegno.

(Approvato).

Art. 5.

Per veicoli di cui dal n. 5 in poi della tabella, pei quali risulti dalla licenza di circolazione l'avvenuto pagamento della tassa annuale, l'ammenda, per mancanza del contrassegno, sarà ridotta a lire venti. Ad eguale ammenda è soggetto chi è sorpreso a circolare senza licenza.

Per gli stessi veicoli è ammesso il cambio del contrassegno che siasi deteriorato per causa accidentale, purchè il contrassegno deteriorato presenti le caratteristiche essenziali che valgano ad identificarlo.

Pel cambio del contrassegno sarà percepito un diritto fisso di lire due.

(Approvato).

Art. 6.

I velocipedi, le macchine od apparecchi ad essi assimilabili, i motocicli e le motociclette che siano trovati fermi o circolanti anche a mano sulle aree pubbliche, senza il prescritto contrassegno, saranno sequestrati, a meno che i contravventori, nelle forme che saranno prescritte dal regolamento, versino l'ammenda dovuta, o depositino la somma corrispondente come cauzione.

(Approvato).

Art. 7.

Per i veicoli di cui dal n. 5 in poi della tabella, nell'ipotesi di cui all'articolo precedente, si farà luogo al sequestro solo quando l'agente che accerta la contravvenzione si trovi nell'impossibilità di identificare il proprietario del veicolo ed il conducente di esso.

(Approvato).

Art. 8.

Il contravventore che non abbia pagata l'ammenda, o l'abbia versata a semplice titolo di deposito, può impugnare la liquidazione dell'ammenda medesima, o la sussistenza della contravvenzione, chiedendo con apposita do-

manda all'Intendenza di finanza della provincia che, sulla contravvenzione, si pronunzi l'autorità amministrativa. Quando tale domanda sia presentata, non si fa luogo a giudizio penale.

Nei casi in cui la domanda si limiti alla liquidazione dell'ammenda, la decisione dell'Intendente è inappellabile.

In quelli, invece, nei quali sia contestata la sussistenza della contravvenzione, è ammesso appello al Ministero delle finanze.

Contro la decisione dell'Intendente o del Ministero non è ammesso ricorso all'autorità giudiziaria, e la decisione stessa diviene eseguibile appena notificata all'interessato.

(Approvato).

Art. 9.

Ove non sia prodotta domanda all'autorità amministrativa od i contravventori non paghino in modo definitivo l'ammenda o le eventuali spese, il verbale di contravvenzione verrà dall'Intendente di finanza trasmesso all'autorità giudiziaria competente, per il relativo procedimento penale.

(Approvato).

Art. 10.

Definito il procedimento in sede amministrativa o giudiziaria, qualora non vengano pagate le ammende e le spese dovute, i veicoli sequestrati saranno venduti.

La somma ricavata dalla vendita, prelevato l'importo delle spese e delle ammende, sarà restituita al proprietario.

Ove la somma ricavata dalla vendita non sia sufficiente a coprire l'importo delle spese e delle ammende, il contravventore sarà tenuto a soddisfare la differenza.

(Approvato).

Art. 11.

È punito con l'ammenda da lire 100 a 500 chiunque venda contrassegni senza licenza del Governo, chiunque li acquisti da persone non autorizzate a venderne, chiunque li ceda temporaneamente mediante corrispettivo.

Ove il contravventore presenti domanda incondizionata per l'applicazione dell'ammenda da parte dell'autorità amministrativa entro i

limiti sovra stabiliti, pronunzierà inappellabilmente l'Intendente di finanza della provincia.

In tutti gli altri casi saranno applicate le disposizioni dell'articolo 9.

(Approvato).

Art. 12.

Le disposizioni del libro 2°, titolo 6°, capo 2° del Codice penale, sono estese alla contraffazione dei contrassegni indicati nella presente legge, allo sciente uso e smercio dei contrassegni contraffatti, alla detenzione dei contrassegni medesimi, o degli strumenti destinati alla contraffazione.

(Approvato).

Art. 13.

Gli ufficiali ed agenti della forza pubblica, le guardie di finanza, forestali, di polizia urbana e campestri sono incaricati dell'accertamento delle contravvenzioni alle disposizioni della presente legge, ed avranno diritto a metà delle pene pecuniarie che verranno riscosse. L'altra metà andrà a profitto dell'erario.

(Approvato)

Art. 14.

La vendita dei contrassegni, pei veicoli di cui ai nn. 1, 2, 3 e 4 della tabella, sarà fatta esclusivamente dai comuni colle modalità che saranno determinate dal regolamento.

Per veicoli di cui dal n. 5 in poi, la consegna dei contrassegni sarà fatta dall'Ufficio del registro nella cui giurisdizione si trova il comune di residenza del possessore del veicolo.

Ai comuni spetterà la metà del prodotto dei contrassegni esitati.

(Approvato)

Art. 15.

È vietato ai comuni di imporre alcuna tassa sui veicoli contemplati nella presente legge, e

sono soppresse, dal 1° gennaio 1906, le tasse comunali che fossero state all'uopo stabilite.

(Approvato).

Art. 16.

La legge del 22 luglio 1897, n. 318, è abrogata.

(Approvato)

Art. 17.

Col regolamento da emanarsi per l'esecuzione della presente legge, saranno stabilite le norme per la determinazione della forza motrice dei veicoli a motore, e per la risoluzione delle relative controversie.

(Approvato).

PRESIDENTE. Devo prima di dar lettura della tabella, quantunque dopo le dichiarazioni del senatore Colombo non occorrerebbe altro, leggere un messaggio pervenutomi dal Presidente della Camera elettiva, concepito in questi termini:

« Nella stampa della relazione sul disegno di legge per la tassa sui velocipedi e sugli automobili, è occorso al n. 10 della tabella un errore di stampa, essendosi in fine delle indicazioni aggiunte le parole « ogni HP. in più dei 50 » che sono in contradizione con quelle contenute precedentemente « ogni HP. in più dei 24 ».

« Avendone interrogato l'onorevole relatore, ha anch'egli convenuto dell'esistenza di questo errore materiale che venne riprodotto nel testo del disegno di legge della Camera e trasmesso a codesta Assemblea.

« Prego pertanto V. E. di voler provvedere che dal testo medesimo siano cancellate le parole « HP. in più dei 50 ».

« Con perfetta osservanza

« Il Presidente

« MARCORA ».

Do quindi lettura della tabella così modificata:

Tabella dei veicoli soggetti alla tassa, e delle rispettive tasse annuali.

N. d'ordine	INDICAZIONE DEL VEICOLO	Tassa annuale	Osservazioni
1	Velocipedi e macchine od apparecchi ad essi assimilabili ad un posto L.	10	
2	Id. id. id. id. a più di un posto	15	
3	Motocicli e motociclette, fino a 4 HP	24	
4	Id. id. oltre a 4 HP	36	
5	Vetture automobili ad uso privato fino a 6 HP	70	
6	Id. id. id. id. a 12 »	100	
7	Id. id. id. id. a 16 »	120	
8	Id. id. id. id. a 24 »	150	
9	<i>Soppresso.</i>		
10	Vetture automobili ad uso privato oltre 24 HP per ogni HP in più dei 24, oltre la tassa di lire 150 fissata per le vetture fino a 24	3	
11	Vetture automobili ad uso pubblico fino a 4 posti	36	
12	Id. id. id. id. a 10 posti	60	
13	Id. id. id. id. oltre i 10 posti o destinate a rimorchiarne altre	100	
14	Vetture automobili ad uso pubblico destinate solamente ad essere rimorchiate	50	
15	Carri da trasporto, furgoni ed altri veicoli automobili destinati esclusivamente al trasporto di merci	—	La tassa è commisurata sulla forza motrice ed è la metà di quella fissata per le vetture.
16	<i>Soppresso.</i>		

AVVERTENZA. — Nell'applicazione della tassa in ragione della forza motrice si terrà conto del massimo di forza che il motore può sviluppare.

(Approvato).

Il progetto di legge sarà poi votato domani a scrutinio segreto.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15.

I. Votazione per la nomina:

a) di un componente della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori;

b) di due componenti della Commissione di finanze;

c) di un componente della Commissione d'inchiesta sulla marina militare.

II. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Modificazioni alla tariffa doganale concernenti il dazio sulle farine di grano (N. 193);

Tassa sui velocipedi e sugli automobili (N. 191).

III. Discussione del seguente disegno di legge:

Disposizioni per le Società cooperative di produzione e lavoro che concorrano alle pubbliche gare (N. 170).

La seduta è sciolta (ore 17.15).

Licenziato per la stampa l'11 dicembre 1905 (ore 14.30).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.