

## TORNATA DEL 10 MARZO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi — Presentazione di un progetto di legge del deputato Sineo — Relazione sul progetto di legge per l'avanzamento nell'esercito — Relazione sul bilancio passivo dell'azienda delle gabelle pel 1853 — Presentazione di due progetti di legge del ministro delle finanze per riforma dell'amministrazione centrale, e regolarizzazione sul conferimento dei titoli negli impieghi — Seguito della discussione del progetto di legge per un'imposta sulle vetture — Relazione della Commissione sull'articolo 5, e suoi emendamenti — Approvazione di quell'articolo emendato — Emendamento del deputato Despine all'articolo 6 — Osservazioni del ministro delle finanze, del relatore Chiarle, e dei deputati Borella, Saracco e Michelini — Approvazione dell'articolo 6 — Emendamento del deputato Michelini all'articolo 7 — Parlano i deputati Despine, Chiarle, relatore, Mantelli e Bottone — Reiezione dell'emendamento, ed approvazione degli articoli 7 e 8 — Emendamento del deputato Franchi all'articolo 9 — Osservazioni dei deputati Despine, Chiarle, relatore, Saracco, e del ministro dell'interno — Approvazione degli articoli 9 e 10 — Obbiezioni del deputato Despine all'articolo 11, e spiegazioni del ministro delle finanze — Approvazione degli articoli 11 e 12 — Proposizione del deputato Robecchi sull'articolo 13 — Osservazioni del ministro delle finanze e del deputato Valerio — Emendamento del deputato Despine — Parlano i deputati De Martinel, Mantelli e Michelini — Appello nominale.*

La seduta è aperta alle ore 1 e 1/2 pomeridiane.

**CAVALLINI**, segretario, dà lettura del processo verbale della precedente tornata, il quale, posto ai voti, è approvato.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Il deputato Tecchio, dovendo assentarsi dalla capitale, chiede alla Camera un congedo duraturo sino al 19 del corrente mese.

(La Camera assente.)

Il deputato Fara-Forni presenta al banco della Presidenza, per essere distribuiti ai signori deputati, numero 200 esemplari di uno scritto dell'avvocato Carlo Monti di Borgomanero, intitolato: *Nuove illustrazioni sull'unica linea più conveniente da adottarsi per la ferrovia da Novara al lago Maggiore ed oltre.*

Questo opuscolo sarà distribuito ai signori deputati.

Il signor Luigi De Ferraris da Genova fa omaggio alla Camera di 204 esemplari in istampa di alcune dimostrazioni aritmetiche a comprova delle rimostranze a supplemento contro il progettato dock all'arsenale, sulla strada ferrata e sul porto di Genova.

Questo opuscolo verrà parimente distribuito.

Il signor Leonardo Fea, bibliotecario presso la Camera, fa omaggio di una sua opera intitolata: *Saggi di critica letteraria*, da depositarsi nella biblioteca.

**DECANDIA.** Io ho chiesto di parlare per pregare il signor presidente di fare una rettificazione al processo verbale di ieri.

Ieri alle due piacque al signor presidente di sciogliere la seduta, perchè la Camera non era ancora in numero: egli era

nel suo diritto e ben fece: soltanto io non crederei che si avessero a considerare come assenti alcuni membri della Camera che in quel momento trovavansi riuniti in una Commissione. Io per l'appunto aveva l'onore di presiedere una Commissione eletta per esaminare un progetto di legge, relativo al riparto delle spese dei porti: i membri di questa Commissione sono gli onorevoli deputati Deforesta, Astengo, Corsi, Cattaneo, Bonavera e Ricci Giuseppe.

Noi uscimmo di seduta verso le ore due ed entrammo nella Camera quasi nel punto in cui il signor presidente pronunciava le solenni parole: *la seduta è levata.*

Ora io credo che, a termini del regolamento i deputati riuniti in Commissione debbano essere considerati come presenti ai lavori della Camera.

Aggiungerò di più che non sono trascorsi che pochi momenti tra lo scioglimento della seduta e l'intervento nostro nella Camera. Laonde qualunque possa essere l'importanza della risoluzione presa ieri dal signor presidente, io mi credo in debito di prosciogliere i miei onorevoli colleghi da qualunque taccia di mancanza ai doveri di deputato che loro potrebbe essere apposta in faccia ai loro elettori.

**PRESIDENTE.** Quando ieri io sciolsi l'adunanza non sapevo veramente che vi fosse questa Commissione radunata. Si farà ora constare di questa circostanza nel processo verbale.

**CORSI.** Siccome io faceva parte della Commissione testè accennata, ed era giunto alla Camera fra i primi, mi era fatto dovere di avvertire uno dei signori segretari di quel fatto...

**CAVALLINI**, segretario. Domando la parola. (*Rumori*)  
*Voci.* Basta! basta!

**PRESIDENTE.** Parmi che si possa prescindere dall'entrare più oltre in tali questioni. (*Sì! sì!*)

Avverto la Camera che l'onorevole deputato Sineo ha pre-

sentato un progetto di legge che sarà, secondo il prescritto del regolamento, sottoposto all'esame degli uffizi.

**SINEO.** Trattandosi di materia che credo urgente, chiederei che gli uffizi se ne occupassero sabato or entrante.

**SANTACROCE.** Domando la parola.

Colla petizione n° 5095 varie autorità ecclesiastiche della diocesi di Cagliari espongono come gli agenti delle finanze, interpretando la legge 23 maggio 1851 intorno alla tassa delle manimorte vorrebbero imporre le rendite decimali; pregherei pertanto la Camera a voler dichiarare d'urgenza questa petizione.

(È dichiarata d'urgenza.)

**RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER L'AVANZAMENTO NELL'ESERCITO.**

**DUEANDO, relatore.** Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per l'avanzamento nell'esercito. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 837.)

**RELAZIONE SUL BILANCIO DELL'AZIENDA DELLE GABELLE PER L'1853.**

**LANZA, relatore.** Ho l'onore di presentare la relazione sul bilancio passivo dell'azienda generale delle gabelle per l'esercizio 1853. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1111.)

**PRESIDENTE.** Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

**PROGETTO DI LEGGE PER IL RIORDINAMENTO DELL'AMMINISTRAZIONE CENTRALE E DELLA CONTABILITÀ GENERALE, MODIFICATO DAL SENATO.**

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Ho l'onore di presentare alla Camera il progetto di legge per il riordinamento dell'amministrazione centrale, e di contabilità generale, come fu approvato dal Senato. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 128.)

Le modificazioni del Senato introdotte al testo votato da questa Camera, non portando alcuna variazione nei principii che informavano la legge da essa approvata, vertendo solo o sopra modificazioni di redazione, o sopra punti di minor rilievo, io pregherei la Camera a voler rimandare questo progetto alla Commissione che se ne era già occupata, invitandola a voler riferire il più sollecitamente possibile intorno al medesimo, giacchè la definitiva approvazione di esso è una misura necessaria onde poter procedere alla pronta compilazione dei bilanci dell'anno venturo.

Fra le variazioni dal Senato introdotte al primitivo progetto, una ve n'ha che potrebbe considerarsi come grave, ed è la soppressione dell'articolo 3, il quale portava che nessun titolo o grado di un impiego potesse conferirsi a chi non ne fosse effettivamente investito. Ma il Senato non toglieva quell'articolo perchè ostasse al principio, anzi faceva plauso al medesimo, ma trovava poco conveniente di applicarlo alla sola amministrazione centrale, quando non fosse stato adattato a tutte le parti dell'amministrazione; quindi, mentre sopprimeva quell'articolo, invitava formalmente il Ministero

a presentare un apposito progetto di legge che estendesse questa disposizione a tutte le amministrazioni.

Il Ministero aderiva a simile invito, riconoscendo fondate le osservazioni del Senato; quindi ho pure l'onore di presentarvi un progetto di legge ristretto ad un solo articolo, che riproduce la disposizione dell'articolo 3 della legge che avete votata, e la estende a tutte le amministrazioni sì civili che militari. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 152.) Io proporrei anche alla Camera di rimandare questo progetto di legge, che fa quasi parte integrante del progetto già votato, alla stessa Commissione.

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto al presidente del Consiglio dei ministri della presentazione di questi due progetti di legge.

La parola spetta al deputato Valerio.

**VALERIO.** Chiesi la parola nel solo intendimento di proporre che questo progetto fosse dichiarato d'urgenza. Le ragioni esposte dal signor ministro son certo che persuaderanno di leggieri la Camera quanto sia urgente venire ad una definitiva approvazione di questo progetto di legge. L'urgenza è tanto maggiore in quantochè la presentazione dei bilanci dipenderà in gran parte dalla pronta attuazione di questa legge.

**PRESIDENTE.** Consulterò la Camera se intenda rimandare questo progetto alla stessa Commissione.

*Voci.* Sì! sì! Tutti e due!

(Sono trasmessi alla stessa Commissione.)

**PRESIDENTE.** Ora consulterò la Camera se intenda dichiararli d'urgenza.

(Sono dichiarati d'urgenza.)

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER UN'IMPOSTA SULLE VETTURE.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per l'imposta sulle vetture.

La discussione era rimasta all'articolo 5. Tre sono le proposte state fatte a quest'articolo: la prima del deputato Michelini, che vorrebbe che la tassa sulle vetture di prima categoria fosse graduata in ragione del numero dei posti, e non delle distanze; la seconda del deputato Despina, che propone due aggiunte, la prima per mettere quest'articolo in correlazione col precedente, e l'altra per aggiungere un'altra gradazione.

L'altra proposta è del deputato Mantelli, il quale vorrebbe che si deducesse la tassa dal numero degli abitanti di ciascuna città e che su questa base si fissasse il maggiore o minore ammontare della medesima.

La Commissione si è riservata di dare il suo avviso intorno a questi emendamenti, quindi pregherei il signor relatore a riferire in proposito il parere della Commissione.

**CHIANELLI, relatore.** L'onorevole deputato Michelini vorrebbe che la tassa per le vetture di prima categoria fosse graduata in ragione del numero dei posti e non in ragione del numero dei cavalli e delle distanze percorse.

La Commissione considerò che, giusta il disposto dell'articolo secondo già votato dalla Camera, le vetture sono soggette a tassa tanto per il trasporto delle merci, quanto per il trasporto dei viaggiatori. La gradazione dall'onorevole Michelini proposta potrebbe solamente adattarsi al trasporto dei viaggiatori: bisognerebbe quindi cercare un'altra base per applicare la tassa per il trasporto delle merci.

Ciò complicherebbe la legge senza vantaggio alcuno, avvegnachè s'incontrerebbe la gravissima difficoltà di determinare se la tassa in ragione del numero dei posti debba essere fissata prendendo per base la capacità assoluta delle vetture, ovvero il numero dei posti occupati in ciascun viaggio.

Se si adotta la prima base, la tassa riuscirebbe molto più gravosa di quella proposta dalla Commissione; se si adotta la seconda, darebbe luogo a grandissime complicazioni, vessazioni e spese fortissime di percezione.

Per assicurare l'erario pubblico dalle facili frodi bisognerebbe che vi fosse sempre un agente demaniale, il quale seguitasse le vetture per tener conto delle persone e delle quantità delle merci che si trasportano.

La Commissione aveva già preso ad esame questo sistema e l'aveva respinto.

Cionulladimeno ha fatto oggetto di nuove considerazioni la proposta dell'onorevole Michelini; ma, per le ragioni che ho addotte, crede che non si debba adottare, e inviterebbe l'onorevole proponente a ritirarla, avvegnachè con essa non raggiungerebbe l'intento che egli si proponeva.

Quanto all'emendamento proposto dall'onorevole deputato Mantelli, inteso a graduare la tassa per le vetture di seconda categoria in ragione di popolazione, la Commissione ha creduto di dover recedere dalla prima sua deliberazione, colla quale aveva respinto la gradazione di tassa in ragione di popolazione rispetto alle vetture di terza categoria.

La considerazione che l'aveva messa a venire in questa sentenza, si era che, trattandosi di una materia inoponibile, la quale è mobile per se stessa, la tassa non poteva assumere un carattere locale: ed avrebbe avuto tale carattere, qualora si fosse dovuta graduare in ragione di popolazione.

Ma per le vetture di seconda categoria non sussiste più il motivo che aveva indotto la Commissione a rigettare in massima la gradazione in ragione di popolazione, avvegnachè queste vetture, secondo la definizione che si è data all'articolo 4, sono realmente locali, non potendo oltrepassare il comune ed il suo territorio al di là di due chilometri.

In vista di questa considerazione la Commissione opinò che si potesse ammettere una modificazione di tassa per le vetture di seconda categoria, graduandola in ragione di popolazione. Se non che, siccome la primitiva tassa proposta dalla Commissione e dal Ministero in lire 60, era raggugliata ad una media, ha creduto, per non diminuire il prodotto dell'erario, di elevare alquanto la quota delle vetture di questa categoria nei maggiori centri di popolazione e di diminuirli nei minori. L'alinea 4 resterebbe per conseguenza concepito nei seguenti termini: « Per quelle di seconda categoria la tassa per ogni vettura messa in corso e destinata al giornaliero servizio, è di annue lire 70 nei comuni aventi una popolazione di 50 mila abitanti ed oltre, è di lire 40 nei comuni aventi una popolazione minore. »

L'onorevole deputato Despine proponeva che si riducesse da 25 a 15 lire la tassa per le vetture a quattro ruote ad un solo cavallo.

La Commissione non può accettare il suo emendamento nei termini in cui è concepito. Essa non ravvisò fondata una riduzione generale in favore di tutte le vetture a quattro ruote ad un solo cavallo. La Commissione considerò che fra le vetture a quattro ruote ad un solo cavallo si annoverano le così dette *citadine* di cui si servono persone che hanno un certo grado di agiatezza.

Diffatti in Torino e nelle principali città si fa uso di questa specie di vetture per le pubbliche passeggiate, per visite, ecc., e chi si vale delle medesime ha certamente un'agiatezza

di gran lunga superiore a quella di chi viaggia nelle vetture a quattro ruote ed a due cavalli tenute dai vetturali.

Ora, colpir queste di una tassa di lire 25 e quelle soltanto di un dritto di lire 15 non parrebbe giusto.

Se però la Commissione non ha potuto intieramente assentire alla proposta dell'onorevole deputato Despine, ravvisò opportuno di fare un'eccezione per le vetture a quattro ruote e ad un solo cavallo, le quali non sono di lusso, ma di sola necessità.

Essa vi propone di ridurre la tassa da 25 a 10 lire per tutti i *chairs-à-bancs* e *chairs-de-côté*, genere di veicoli, i quali, benchè a quattro ruote, usano le persone meno agiate più per necessità che per lusso, specialmente nei paesi di montagna.

Questa determinazione della Commissione parve tanto più equa, inquantochè già si era proposto di ridurre la tassa a lire 10 per le vetture a due ruote e ad un solo cavallo, cioè per le così dette *scorette* e *boughé*, che sono in uso nelle pianure del Piemonte; e siccome nella Savoia, nell'Ossola ed in altre provincie montagnose dello Stato i *chairs-de-côté* ed i *chairs-à-bancs* tengono luogo delle così dette *scorette*, era conforme a giustizia di pareggiare le prime alle seconde nella tassa.

Per conseguenza l'articolo sarebbe concepito in questi termini:

« Per quelle di terza categoria, la tassa è di annue lire 10 per ciascuna vettura a due ruote e di lire 25 per ciascuna vettura avente più di due ruote.

« I *chairs-à-bancs* non sospesi su molle ed i *chairs-de-côté* ad un sol cavallo, aventi un sol sedile oltre quello del conduttore, qualunque sia il numero delle ruote, sono pareggiati nella tassa alle vetture a due ruote. »

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io non sono lontano dall'acconsentire alla proposta della Commissione, sempre quando però mi venga previamente dato uno schiarimento intorno a quello che riflette le vetture di seconda categoria.

Rileggendo con attenzione la definizione di queste vetture che trovasi all'articolo 4, e poi la disposizione dell'articolo 5, relativa all'ammontare delle tasse, mi par di scorgere in essa una qualche contraddizione.

Nel paragrafo 4 si dice: « La seconda categoria comprende le vetture destinate al trasporto di persone in numero maggiore di cinque, oltre il conduttore, nel distretto d'una città, senza sortire dal suo territorio, ovvero entro un raggio di due chilometri da computarsi dal perimetro dell'abitato principale. »

All'articolo 5 invece sia scritto: « Per quelle di seconda categoria la tassa è di annue lire 60 per ogni vettura messa in corso e destinata ad un giornaliero servizio nell'interno d'un medesimo comune. »

Ora nasce una difficoltà che bisogna sciogliere. Sta in principio che la tassa da 40 a 70 lire si applichi alle vetture che fanno servizio giornaliero nell'interno di un comune nel perimetro di due chilometri, ma bisogna stabilire almeno che la tassa sia valutata dietro la popolazione del maggior comune. Mi spiegherò con un esempio:

Gli *omnibus* di Genova che vanno da questa città a San Pier d'Arena possono dirsi avere il loro domicilio tanto in San Pier d'Arena quanto in Genova.

Quando si è tolta la limitazione nell'interno del perimetro, conviene dire che la tassa sarà applicata in ragione della popolazione maggiore dei due comuni, il territorio dei quali questo veicolo percorre.

**PRESIDENTE.** La Commissione aderisce?

**CHARLE, relatore.** La Commissione aderisce, perchè realmente era intendimento di essa di colpire di una tassa maggiore i due centri principali di popolazione, cioè Torino e Genova, senza che si fossero accennate queste due città, perchè pareva meglio indicare la popolazione. Ma l'osservazione fatta dall'onorevole signor ministro di finanze è così grave che pare si debba accettare la modificazione.

**PRESIDENTE.** Metterò prima di tutto in discussione la prima parte dell'articolo, la quale si riferisce all'emendamento proposto dal deputato Michelini.

**MICHELINI.** Lo ritiro.

(I tre primi paragrafi dell'articolo 5 sono approvati.)

**PRESIDENTE.** Leggo e metto ai voti il quarto paragrafo come fu emendato.

« Per quelle di seconda categoria la tassa per ogni vettura messa in corso e destinata al giornaliero servizio è d'annue lire 70 quando percorrono comuni aventi una popolazione di 50,000 abitanti ed oltre, e di lire 40 quando percorrono comuni aventi una popolazione minore. »

(È approvato.)

« § 5. Per quelle di terza categoria la tassa è di annue lire 10 per ciascuna vettura a due ruote, e di lire 25 per ciascuna vettura avente più di due ruote. »

Il deputato Despine aderisce?

**DESPINE.** Je ne ferai pas de longues observations. La Commission a cru devoir sacrifier les *citadines*; elle s'est appuyée sur ce que ces voitures sont employées par des personnes qui jouissent d'une certaine aisance; mais il me paraît que la Chambre doit réfléchir aussi qu'il s'agit d'une industrie nouvelle qui s'établit dans le pays et que cette industrie est moins destinée pour les gens riches que pour ceux d'une fortune moyenne.

Je pense donc que frapper d'un droit de 25 francs ces voitures qui ont été exemptes entièrement jusqu'à présent, puisqu'elles n'étaient pas soumises à la taxe comme celles de la première et de la seconde catégorie, c'est vraiment leur appliquer un droit trop élevé; car il faut considérer que le même entrepreneur n'a pas seulement une ou deux de ces voitures, mais qu'il en a 10, 12, 15 et peut-être davantage. De sorte que le tout forme une imposition assez forte.

Il me paraît donc que, si au lieu de 25 francs, on réduisait le droit au plus à 20 francs, ce serait une modification avantageuse dans l'intérêt même de l'industrie et du public.

**PRESIDENTE.** Il deputato Despine propone, in via di emendamento a questa categoria, che la tassa sia stabilita in lire 20 per ogni vettura a quattro ruote ed un cavallo. Metterò ai voti questa proposta.

(Dopo prova e controprova, è rigettata.)

Ora metterò ai voti questa parte dell'articolo 5 nei termini in cui fu formolata dalla Commissione.

« Per quelle di terza categoria la tassa è di annue lire 25 per ciascuna vettura, e di lire 10 per ciascuna vettura a due ruote. »

(È approvata.)

Paragrafo ultimo, aggiunto testè dalla Commissione.

« I *chairs-à-bancs* non sospesi su molle, ed i *chairs-de-côté* ad un sol cavallo aventi un sol sedile, oltre quello del conduttore, qualunque sia il numero delle ruote, sono pareggiati nella tassa alle vetture a due ruote. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Ora metterò ai voti l'intero articolo 5.

(È approvato.)

« Art. 6. Le vetture di prima categoria sono inoltre obbli-

gate a trasportare gratuitamente i dispacci che loro saranno affidati dall'amministrazione delle poste, purchè il peso totale dei medesimi non superi i venti chilogrammi. »

Ha la parola il deputato Despine.

**DESPINE.** Je vois que la Commission a cru devoir porter à 20 kilogrammes le poids des dépêches à transporter gratuitement, que le Gouvernement bornait à 10 kilogrammes. Elle a voulu faire cette addition dans l'intérêt même du service du Gouvernement; quant à moi je crois qu'un service qui est fait gratuitement est toujours un service très-mal fait, et que c'est une économie très-nuisible.

En effet, du moment où ce service est gratuit, on ne peut exiger de la part de l'entrepreneur qu'une responsabilité morale très-insignifiante, et ensuite on ne peut le gêner ni pour les heures de départ, ni pour celles d'arrivée.

L'expérience a même prouvé que l'usage de cette faculté entraîne de très-graves inconvénients.

J'en citerai un exemple qui a lieu en Savoie: la diligence *Bonafous* transporte les plis de Lyon d'où elle part à 8 heures du soir; elle arrive à 8 heures et demie du matin à Chambéry, et apporte les plis et les dépêches qui sont destinés à la division d'Annecy. Or le service des voitures particulières qui devrait effectuer ce dernier transport, d'après son acte de concession, part de Chambéry pour Annecy à 7 heures du matin, de manière que les lettres, arrivant à 8 heures et demie à Chambéry, restent toute la journée dans cette ville, et ne partent que le soir pour être distribuées le lendemain à Annecy.

Nous voyons, par cet exemple, ce qui résultera d'un service gratuit; c'est que la célérité se trouvera fréquemment compromise. Je crois donc que l'administration devrait le moins possible se prévaloir de cette faculté des transports gratuits; elle peut le faire lorsqu'il s'agit seulement de transporter des plis de l'administration même, soit des titres de comptabilité, pour lesquels une demi-journée de plus ou de moins ne produit aucun préjudice à l'État. Il me paraît donc qu'il serait suffisant de maintenir la proposition qui avait été faite par le Gouvernement de porter le poids à 10 kilogrammes, au lieu de 20.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Il ministro delle finanze aveva, è vero, chiesto che l'obbligo imposto alle vetture di prima categoria, di trasportare gratuitamente i gruppi e i dispacci che loro verrebbero affidati dall'amministrazione delle poste, fosse ristretto a 10 chilogrammi, ma, dietro le istanze e le osservazioni dell'amministrazione delle poste, credette dover invitare la Commissione ad acconsentire a che il peso obbligatorio fosse dai 10 portato ai 20 chilogrammi.

L'amministrazione delle poste insisteva anzi perchè questo limite fosse elevato sino a 40 chilogrammi, ma il Ministero delle finanze e la Commissione hanno pensato che in ciò vi fosse un poco di esagerazione, e che si potesse restringere a solo 20 chilogrammi.

L'onorevole deputato Despine vorrebbe ristabilita l'antica proposta, perchè desidererebbe, che di questa facoltà non si valesse il Governo, se non per le linee d'importanza secondaria, sulle quali egli reputa che difficilmente occorrerebbe di spedire pacchi di peso maggiore di dieci chilogrammi. Io credo che non si possa ammettere la sua proposta appunto per i motivi sui quali egli la fondava. Se l'amministrazione delle poste dovesse rinunciare a questa facoltà per le linee di maggiore importanza, salve le grandi linee sulle quali corrono i corrieri reali, evidentemente dovrebbe stabilire servizi speciali per le linee cui accennava l'onorevole Despine.

Questi servizi speciali non si potrebbero stabilire senza una spesa, quindi la proposta del deputato Despigne trarrebbe seco la necessità di chiedere alla Camera un credito supplementare, ed un aumento al credito accordato nel bilancio pel servizio delle poste. La questione è adunque di denari: se volete che il servizio sia fatto con tutta regolarità e celebrità, è più conveniente il non valersi delle società private, ma è indispensabile di spendere molto di più. Quindi la Camera deve decidere se è disposta ad aumentare il bilancio di forse un centinaio di mila lire per lo meno.

Ma anche quando la Camera entrasse in questo sistema e volesse cioè riservare l'uso di questa facoltà alle sole linee secondarie, cionullameno il limite primitivo di 10 chilogrammi non sarebbe, a mio avviso, bastevole. L'onorevole deputato Despigne sa che le amministrazioni centrali sono soventi volte obbligate di mandare nei capoluoghi delle provincie una gran quantità di stampati: basterà citare l'amministrazione delle finanze, che manda agli esattori tutti i registri; perchè torna più economico il farli stampare tutti a Torino da un solo tipografo, che non il farli stampare in provincia.

Bisogna adunque spedire questi stampati nelle varie provincie; e il peso di questi pacchi, quando accade di farne, è di gran lunga superiore a quello di 10 chilogrammi.

Non mantenendo la proposta del Ministero, ogauno può scorgere che soventi volte l'amministrazione non potrebbe mandare questi stampati in provincia. Egli è per ciò che io vorrei fosse mantenuto il peso di 20 chilogrammi.

D'altronde, o signori, il peso di 20 chilogrammi non può tornare di grave incomodo ad una vettura; equivale al quarto del peso medio di una persona, e non credo che una vettura non sia suscettibile di portare un quarto di persona di più.

Sono perciò convinto che si debba mantenere questa disposizione, che riesce di vantaggio all'amministrazione evitando una spesa, ed una spesa grave, e che non torna ad incomodo o nocumento delle imprese private.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Despigne.

**DESPIGNE.** Je regrette de m'être mal expliqué, et que monsieur le président du Conseil ait mal compris ce que j'ai voulu dire, car je n'ai pas parlé des lignes secondaires, j'ai seulement insisté sur l'inconvénient qui résulte de la remise des dépêches à des voitures privées, faisant gratuitement le transport. J'ai dit, et je le répète, que les services gratuits sont toujours mal faits, et que le Gouvernement ne doit les employer que dans les circonstances dont vient de parler monsieur le président du Conseil, c'est-à-dire pour transporter les papiers et les plis qui appartiennent à l'administration des finances. Mais quant aux dépêches qui intéressent le public, c'est-à-dire les lettres, la correspondance ordinaire, je pense que le transport fait par ce genre de moyen, sera toujours exécuté fort irrégulièrement.

Il en résultera fréquemment un préjudice et même un préjudice très-considérable, comme le prouve l'exemple que j'ai cité, en se servant de cette voie-là. Sans doute je ne tiens pas plus à 10 kilogrammes qu'à 20, et je conviens avec monsieur le président du Conseil qu'un poids de 20 kilogrammes n'est pas ce qui puisse gêner beaucoup une entreprise, mais je dis que ce poids ne doit lui être remis que dans les circonstances où le plus ou moins de célérité dans l'expédition ne pourra point nuire.

Ainsi, sans insister sur le poids de 10 kilogrammes au lieu de 20, je pense que le Gouvernement doit se prévaloir le moins possible de cette disposition, ou tout au moins il doit imposer des conditions telles que ce mode de transport ne nuise pas à la célérité du service.

**PRESIDENTE.** Dunque non fa proposta?

**DESPIGNE.** Non; je n'en fais aucune.

**BORELLA.** Domanderei all'onorevole relatore della Commissione se egli mi saprebbe dire quale sarà la sanzione penale imposta a coloro che infrangeranno il disposto di quest'articolo.

Qui si impone un onere: ora domando se in virtù di quest'articolo il Governo costituzionale si crederà ancora in diritto di fare come faceva il Governo assoluto, il quale, se un concessionario che avesse la sua autorizzazione e pagasse l'imposta, si rifiutava a portare questi dispacci, sospendeva l'esercizio di queste vetture pubbliche.

**PRESIDENTE.** Il signor relatore ha la parola.

**CHIARLE, relatore.** Rispondo all'eccitamento dell'onorevole deputato Borella. Dal momento che la legge impone l'obbligo al concessionario di vetture pubbliche di eseguire gratuitamente il trasporto dei dispacci per conto dell'amministrazione delle poste sino ad un dato peso, se il concessionario non volesse adattarsi a questa disposizione, il potere esecutivo sarebbe non solo in diritto, ma in dovere di ritirare l'autorizzazione.

La legge determina il modo col quale si possono eseguire questi pubblici servizi: fra le condizioni onerose che s'impongono a carico di questi concessionari di vetture pubbliche, avvi appunto quella di eseguire gratuitamente il trasporto dei dispacci per conto delle poste fino a venti chilogrammi; dunque, se un concessionario non vuole adempire a quest'obbligo, il potere esecutivo ha il diritto di ritirare la permesso.

**PRESIDENTE.** Il deputato Borella ha la parola.

**BORELLA.** In questo caso mi pare che la pena non corrisponderebbe alla mancanza che si vuol punire.

Ad un concessionario, il quale è compreso nella prima categoria, e che paga un'imposta gravissima ed ha già pagata la sua autorizzazione, s'impone un onere che qualche volta è di molta delicatezza, come quello di trasportare un dispaccio, e gli si dice ancora: se voi non lo transporterete, vi togliamo l'autorizzazione. Io domando se questa pena non sia eccessiva ed affatto in isproporzione colla mancanza; vi sono moltissime ragioni per le quali un concessionario non può crederci abbastanza sicuro nel trasportare un dispaccio, e quindi io domando se il Governo vorrebbe togliere a questo concessionario renitente l'esercizio della sua vettura, perchè egli non aveva sufficienti mezzi onde guarentire i dispacci che gli furono confidati.

**CAVOU, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** La legge impone bensì l'obbligo di portare i dispacci, ma non rende responsabile il concessionario a cui vengono affidati. Oltracciò è da considerare che l'attuale legge diminuisce il peso imposto alle vetture, le quali per lo passato erano obbligate a trasportare quaranta chilogrammi, mentre ora e il Ministero e la Commissione hanno ridotto questa cifra a venti chilogrammi, non ostante che l'amministrazione delle regie poste chiedesse che fosse mantenuta la prima cifra.

Io penso quindi che, riducendo il peso dei pacchi da affidarsi alle vetture dei concessionari a chilogrammi venti, come vi proponiamo, si eviteranno moltissimi inconvenienti, mentre non manca mai in una vettura qualsiasi, un qualche ripostiglio da potervi mettere in sicuro un pacco di chilogrammi venti. I concessionari non potranno ricusarsi a ciò, a meno che non vogliano osservare la legge; tanto più che non s'impone loro l'obbligo di partire ad un'ora fissa, e se l'amministrazione non trasmette loro i dispacci all'ora fissa per la

partenza, non sono obbligati ad attendere, e se vengono derubati di un dispaccio non possono fare altro che dire all'amministrazione: me l'hanno rubato, io non posso quarentire il dispaccio. Questa renitenza del concessionario, questo caso di rifiuto a cui allude l'onorevole deputato Borella sarebbe una gratuita e non motivata ribellione alla legge; quindi, quantunque il caso a primo aspetto possa parere poco grave, sarebbe in realtà gravissimo, perchè equivarrebbe al dire: sebbene questa legge non mi dia fastidio, io non la voglio eseguire. Mi pare pertanto che la pena non sia fuori di proporzione con la colpa.

**CHIARLE, relatore.** Io riconosco che le osservazioni dell'onorevole Borella hanno una certa gravità. Egli ha detto, non senza fondamento, che vi sarebbe sproporzione fra la colpa e la pena, qualora per la violazione della disposizione contenuta nell'articolo che stiamo discutendo si ritirasse al concessionario l'autorizzazione d'esercizio. Ma vi potrebbe essere un altro modo di risolvere la questione, il quale non avrebbe gli inconvenienti segnalati dal deputato Borella. Ogniquale s'impone l'obbligo, sia per contratto, sia per legge, ad una persona di fare o non fare una data cosa, senza stabilire una speciale sanzione penale, in caso d'inadempimento dell'obbligazione imposta la parte contraente, e nel nostro caso lo Stato, ha diritto di farla eseguire a spese del trasgressore, e quindi esigerne il rimborso. Perciò, qualora il potere esecutivo, verificandosi uno dei casi accennati dal deputato Borella, che io credo però saranno assai rari, volesse prescegliere quest'ultimo mezzo, non sussisterebbe più l'appunto fatto, secondo me giustamente, di sproporzione tra la pena e la colpa.

Credo per conseguenza, che si possa mantenere l'articolo 6 quale fu proposto dalla Commissione.

**BORELLA.** Mi pare che almeno queste clausole debbano essere inserite nella legge o nel regolamento, affinchè il concessionario sappia che non andrà più soggetto a pene arbitrarie, ma a pene determinate.

**SARACCO.** Il signor ministro delle finanze diceva testè che i concessionari delle vetture pubbliche possono cangiare a loro talento l'orario delle partenze, e quantunque siano destinate al trasporto dei dispacci per carico imposto dalla legge, non potrebbe il Governo esercitare in questa parte una vera autorità.

Ora io domando quale sarà la conseguenza di questa facoltà illimitata che viene lasciata ai concessionari, di cambiare ad ogni tratto l'ora della partenza; questo avverrà, che l'orario fissato alla partenza e distribuzione dei dispacci e delle lettere private sarà lasciato alla discrezione di questi concessionari delle vetture pubbliche di prima categoria.

Piacciavi ancora di osservare che in certi paesi la distribuzione dei dispacci e delle lettere private avviene nella mattina e nella sera, perchè appunto vi sono vetture pubbliche che partono nella mattina e nella sera.

Ora, o signori, quando noi avremo sanzionato questo progetto di legge, di necessità il numero delle corse giornaliere di queste vetture pubbliche dovrà essere quanto meno ristretto. In tal caso, dovrà forse dipendere da questo semplice accidente che un comune non abbia oltre a godere dei vantaggi della doppia distribuzione?

A questo pensi la Camera, e molto più facilmente si apprenderà che la facoltà consentita al Governo di provvedere al gratuito trasporto dei dispacci non debbe bastare ai bisogni del servizio, ma debbe non di rado intervenire la mano del Governo; il quale, avendo una certa ingerenza su queste imprese che sono a lui sottoposte, potrebbe far sì che

questo si adempia più celere e più esatto, e non avvengano quegli inconvenienti che accade alcuna volta di dover lamentare.

**CAVOUE, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Io ho detto che ai concessionari era libero di stabilire l'ora delle partenze; tuttavia, come sono sottoposte ad un'approvazione, non possono variarla senza averne prima diffidato il pubblico.

È intenzione del Governo di presentare nella prossima Sessione una legge per regolare la polizia delle vetture pubbliche.

Il principio di libertà deve senza dubbio informare questa nuova legge, cioè deve essere stabilito in essa, che tutti quelli che avranno quel certo numero di requisiti che saranno determinati all'uopo, potranno istituire dei servizi di vetture pubbliche. In essa legge si dovrà però aver riguardo al caso dall'onorevole preopinante accennato, e decretare che non potranno i concessionari modificare il loro servizio senza un preventivo avviso al pubblico, di 8, 10 o 15 giorni, quel periodo insomma che verrà determinato dal potere esecutivo.

Certo che, se questi impresari credessero di poter fissare delle ore assolutamente contrarie al comodo del pubblico pel servizio postale, allora sarebbe il caso pel Governo, di trattare con queste imprese, e di concedere loro, se occorresse, un sussidio, onde ottenere che stabiliscano altre ore assai forse, sotto il lato economico, meno favorevoli all'impresa, ma più giovevoli al pubblico.

Quantunque non vi sia attualmente questa clausola, accade soventi volte che il Governo, onde determinare un'impresa a fare il servizio in un modo piuttosto che in un altro, le concede un sussidio.

Il Governo, a cagione d'esempio, rispetto alla corrispondenza tra Genova e la Toscana, affinchè l'impresa si sottometta ad alcune condizioni di celerità e di tempo, accorda un sussidio non lieve.

Anche senza questo, non v'ha dubbio che vi sarebbero corrispondenze tra Genova ed il confine toscano; ma queste o partirebbero ad ore non opportune pel servizio postale, o non avrebbero quella celerità che a tal uopo si richiede.

Anche in Savoia, riguardo ad alcune linee ove vi era poco traffico, si dovette corrispondere un canone ai mastri di posta, onde ottenere che stabilissero un servizio, come, per esempio, tra Bonneville e Thonon. Se tal bisogno si manifestasse in altre località, l'amministrazione delle poste sarebbe similmente costretta a concedere ai concessionari di vetture pubbliche un'indennità onde ottenere un servizio più regolare e conveniente pel pubblico.

**MICHELINI.** Credo opportuno di dire anche il mio sentimento sulla questione sollevata dall'onorevole deputato Borella.

Da alcuni preopinanti furono considerate come contratti le concessioni fatte dal Governo agli intraprenditori di vetture pubbliche, epperò si vogliono applicare a tali concessioni le regole dei contratti.

Io non sono di questa opinione, e non lo sarà chiunque rifletta che il diritto di esercitare l'industria in quella guisa che ognuno crede più opportuna, purchè non leda i diritti altrui, è inerente alla libertà individuale; esso non nasce dalla concessione, ma è insito nel cittadino. Quindi nella concessione io non so vedere un contratto, ma solo un riconoscimento di quel diritto. La legge che facciamo non concede alcun diritto, ma ne regola unicamente l'esercizio.

L'onorevole relatore, interpellato dal deputato Borella, se

il Governo avrebbe diritto di togliere la concessione a quel concessionario il quale si rifiutasse di adempiere l'obbligo di cui è parlato nell'articolo 6, rispondeva che, mancando quel tale ad uno dei patti del contratto, il Governo aveva questo diritto.

Io che non vedo contratto di sorta in questa concessione, non sono di questo sentimento.

L'obbligo imposto ai concessionari del trasporto di questi dispacci; fa, per così dire, parte integrante del tributo che deve pagare il concessionario; e ciò è tanto vero, in quanto che, mercè quest'obbligo, il Governo deve spendere meno pel trasporto dei suoi dispacci; ma da ciò non segue che il Governo abbia diritto non già di sciogliere un contratto che non esiste, ma nemmeno d'impedire l'esercizio della sua industria a quel concessionario il quale rifiutasse di trasportare i dispacci del Governo.

Nella stessa guisa che, se qualche concessionario rifiutasse di pagare il tributo, il Governo non avrebbe altro diritto che quello di compellirvelo coi mezzi stabiliti dalle leggi, parimente quanto al rifiuto del trasporto dei dispacci, il Governo non può esercitare contro il concessionario che una azione civile, la quale deve limitarsi all'indennità. Perché vi fosse luogo ad un'azione penale bisognerebbe che la pena fosse stabilita dalla legge, la qual cosa io non approverei mai.

Mi è sembrato opportuno fare queste osservazioni affinché non nuocessero all'interpretazione della legge che discutiamo quelle dell'onorevole relatore, il quale ammetteva che il Governo avrebbe potuto ritirare la concessione; tanto più che mi pareva l'onorevole ministro delle finanze fosse dello stesso sentimento.

**PRESIDENTE.** Darò nuovamente lettura dell'articolo 6 per metterlo ai voti.

« Le vetture di prima categoria sono inoltre obbligate a trasportare gratuitamente i dispacci che loro saranno affidati dall'amministrazione delle poste, purchè il peso totale dei medesimi non superi i venti chilogrammi. »

(È approvato.)

« Art. 7. Nel calcolare le tasse delle vetture di prima categoria non si tien conto dei cavalli di rinforzo accidentalmente attaccati alle medesime.

« Il rinforzo si reputa *accidentale* allorchè o succede anche giornalmente per un breve tratto di strada non eccedente il decimo dell'intera corsa, o si effettua soltanto straordinariamente in alcuni giorni dell'annata. »

**MICHELINI.** Vorrei proporre un'altra dizione per questo articolo.

Tralascio di osservare che non si può riputare cosa accidentale il rinforzo che abbia luogo a cagione delle salite, perchè una salita è permanente e non si appiana da un giorno all'altro: veramente questa locuzione è così assurda che nulla più. Dirò bensì non essere necessario definire che cosa s'intenda per cavalli di rinforzo, perchè ciò tutti lo sanno.

Finalmente, perchè volete voi valervi di un vocabolo che avete bisogno di definire, mentre senza quella circonlocuzione potete dire a dirittura che cosa si deve intendere per cavalli di rinforzo? Se questa definizione potesse servire per altri articoli della legge, alla buon'ora; ma questo non è il caso, giacchè negli altri articoli non parlasi più di cavalli di rinforzo.

Col mio emendamento si evitano questi inconvenienti. Esso sarebbe così concepito:

« Art. 7. Nel calcolo della tassa delle vetture di prima

categoria non si tiene conto dei cavalli di rinforzo necessari per le salite o per lo straordinario cattivo stato delle strade. »

Non aggiungo nuove ragioni di minor importanza per difendere il mio emendamento perchè spero che la Commissione l'approverà, tanto più che esso non muta la sostanza della disposizione.

**DESPINE.** J'appuie l'amendement proposé par l'honorable monsieur Michelini, parce que l'expression de *breve tratto di strada* n'est pas une expression fort exacte. Certainement le trajet de la ruote du Mont-Cenis, qui s'étend de Suse jusqu'à la Grand' Croix, ne peut être considéré comme un *breve tratto di strada*.

Ainsi la rédaction proposée par l'honorable député Michelini me paraissant mieux remplir le but, je l'appuie.

**CHIARLE, relatore.** La Commissione aveva realmente deciso di togliere le parole « per un breve tratto di strada; » e se si osservano i motivi che sono addotti nella relazione circa la modificazione introdotta in quest'articolo 7, si vedrà che era questo veramente l'intendimento della Commissione. Quando però vidi nella stampa che si erano mantenute le parole « per un breve tratto di strada, » non credetti dover fare osservazione alcuna in contrario alla Camera, e ciò perchè mi è parso che il conservare queste parole potesse pregiudicare nullamente alla legge nella sua applicazione, e dava forse al potere esecutivo un'arma per opporsi alle frodi.

Non mi parve che si potesse questa frase interpretare in un senso così ristretto, che qualora vi fosse una salita lunga si volesse ritenere che il cavallo di rinforzo, necessario per superarla, dovesse essere tassato. La dichiarazione che ora si fa in questa Camera, alla quale certamente assente il Ministero, non dovrebbe lasciar luogo a dubbio circa l'applicazione che se ne farebbe. Quanto alla parola *accidentale* che fu combattuta dall'onorevole Michelini, dirò che qui non si riferisce al giorno in cui si verificasse il rinforzo, ma all'accidente della strada, cioè alla salita che s'incontra in essa; ed è in questo senso che parve alla Commissione si potesse usare la parola *accidentale*.

Del resto poi, quanto alla redazione proposta dal deputato Michelini, come non varia per niente il concetto della Commissione, ed è forse più semplice, la Commissione non vi si oppone, solo però...

**MANTELLI.** Domando la parola.

**CHIARLE, relatore...** solo però per la prima parte, che quanto alle ultime parole vorrebbe che si mantenessero quelle introdotte nell'articolo della Commissione.

**PRESIDENTE.** Parla contro l'emendamento del deputato Michelini?

**MANTELLI.** Sì, contro. Io non so come la Commissione possa ammettere quest'emendamento che distrugge tutta la natura della legge. Qui la Commissione ed il Ministero che hanno inteso? Essi intesero esprimere in quest'articolo che quando si trattasse di casi accidentali, sia per la natura del terreno, sia per circostanza speciale, non si pagasse una tassa per questa accidentalità. Tanto il Governo quanto la Commissione avevano stabilito che, quando o per la salita di un breve tratto di strada, o per cattive strade, o per casi straordinari, si dovessero attaccare altri cavalli, non fossero questi soggetti a tassa. Per una corsa che si effettuasse da Ciamberti a Torino, per esempio, la salita del Moncenisio è sicuramente un breve tratto di strada, un'accidentalità inevitabile, e in questo caso non si pagherebbe la tassa dei cavalli di rinforzo.

Ma se vi fosse una vettura periodica da Susa al Moncenisio forsechè non dovrebbe pagare per i cavalli che attacca per la salita del Moncenisio?

In questo caso non ci è più il breve tratto di strada straordinaria, ma questa è una salita, una strada percorsa da quel veicolo in via, per dir così, ordinaria. Secondo il deputato Michelini, questi cavalli sarebbero esclusi, e con questo sarebbe distrutto il principio della legge.

La legge non ammette che le accidentalità della strada per una breve distanza.

**PRESIDENTE.** Faccio osservare al deputato Mantelli che la proposta del deputato Michelini dice: « non si tien conto dei cavalli di rinforzo per le salite, ecc. » Quindi la sua osservazione non dovrebbe riferirsi ad essa.

**MANTELLI.** Sarebbe sempre lo stesso caso. Se il Moncenisio fosse piano, si passerebbe con due cavalli, ma essendo tutto montuoso, si mettono due cavalli di rinforzo per la salita, quindi la vettura periodica che da Susa andasse al Moncenisio potrebbe sempre dire, adopero quattro cavalli ma due sono di rinforzo. Ed io non vedo perchè questi cavalli non debbano pagare.

La seconda parte poi ammette il caso che le strade siano straordinariamente cattive, ma questa determinazione è così poco circoscritta, così elastica, che io sostengo che non si pagheranno mai tutti i cavalli, poichè si potrà sempre dire, che la strada non è abbastanza buona, e si soggiungerà che, se fosse buona si andrebbe con due cavalli; la strada sarà sempre cattiva per coloro che non vogliono pagare. Io non so come si voglia dalla Commissione ammettere una proposta che ha un'elasticità tale, per cui non si pagherà mai che il terzo o la metà della tassa.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Bottone.

**BOTTONE.** Io appoggio l'emendamento dell'onorevole deputato Michelini, perchè lo credo ragionevole. L'onorevole deputato Mantelli faceva osservare che, per le salite in ispecie vi era necessità di attaccare maggior numero di cavalli.

Ragione di più, secondo me, per esentare da un aumento d'imposta quelle vetture. La legge deve colpire egualmente tutte le vetture.

Ora quelle che percorrono strade piane, sarebbero meno gravate di quello che lo sarebbero le altre che devono percorrere strade montuose. Perciò, io credo che la proposta dell'onorevole Michelini sia fondata in ragione. Riguardo poi alla circostanza del cattivo stato delle strade, l'onorevole deputato Mantelli osservava che sarà in facoltà di ciascuna impresa il dichiarare che le strade sono cattive e che perciò sono obbligate ad attaccare un maggior numero di cavalli. Io non penso che possa convenire neanche alle imprese di vetture pubbliche di aggiungere cavalli così di frequente, perchè hanno anzi interesse di usarne il minor numero possibile, salvo nel caso che le strade siano veramente impraticabili.

Io credo quindi che la proposta dell'onorevole Michelini, la quale semplifica quella della Commissione, debba essere dalla Camera adottata.

**CAVOUR,** presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Mi pare che tutti siamo d'accordo sul concetto di quest'articolo, solo differiamo nel modo di esprimerlo. Tanto l'onorevole deputato Michelini, quanto l'onorevole deputato Mantelli non dissentono a che i cavalli di rinforzo, attaccati, o per salite che costituiscono un caso non frequente rispetto alla corsa, o per cagioni straordinarie rispetto a tutto l'anno, non paghino; su ciò siamo tutti d'accordo. Solo rimane a vedere se questo concetto sia meglio espresso nell'articolo proposto dalla Commissione, od in quello dal deputato Michelini.

La Commissione dice nel suo primo paragrafo che i cavalli di rinforzo non pagheranno tassa; nel secondo definisce che cosa intenda per rinforzo.

L'onorevole deputato Michelini di questi due paragrafi ne fa uno solo, nel quale dice che i cavalli di rinforzo non pagheranno, e definisce che cosa sieno i cavalli di rinforzo.

Ora, resta a vedere se la definizione dell'onorevole deputato Michelini sia più chiara e precisa che quella della Commissione. La Commissione dice:

« Il rinforzo si reputa *accidentale* allorchè o succede anche giornalmente per un breve tratto di strada per superare le salite, o si effettua soltanto straordinariamente in alcuni giorni dell'annata. »

Qui sono contemplati due casi, cioè la salita, ed i bisogni straordinari necessitati dallo straordinario cattivo stato delle strade.

L'onorevole deputato Michelini vorrebbe redigere l'articolo nel seguente modo:

« Non si tiene conto dei cavalli di rinforzo necessari per le salite o per lo straordinario cattivo stato delle strade. »

Questa definizione dell'onorevole deputato Michelini mi pare, sia rispetto alle salite, sia rispetto alle strade, meno precisa di quella della Commissione.

Dicendo cavalli di rinforzo necessari per le salite, egli non colpirebbe una parte di cavalli dove vi sono non delle montagne, ma varie salite. Io prendo ad esempio la diligenza che percorre tra Annecy e Ginevra. Essa deve attraversare un paese molto montuoso. Però le salite non sono tali da necessitare cavalli straordinari per una parte della strada. Nulla di meno, se si adottasse l'emendamento del deputato Michelini, l'impresario di quella diligenza potrebbe dire: io adopero cinque cavalli per tutto il corso, perchè nel tratto del medesimo vi sono quattro o cinque salite.

E per dire il vero, la strada sopraccennata da Ciambèri a Ginevra presenta realmente molte salite.

Ora, pensiero nostro è quello di esonerare dalla tassa solo quei cavalli che sono attaccati per una parte della corsa, a ragione delle salite.

Si è poi ancora avvertito che le parole *breve tratto di strada*, interpretate materialmente, possono apportare qualche inconveniente; ma a ciò rispondeva già l'onorevole deputato Mantelli dicendo che il Moncenisio è un breve tratto di strada rispetto a tutta la corsa da Ciambèri a Torino.

Del resto, se si volesse togliere la parola *breve*, io non mi vi opporrei, purchè rimanga bene inteso che per cavallo di rinforzo non abbia ad intendersi quello che percorre tutto il tratto di strada da un punto all'altro della destinazione.

Mi par dunque d'aver dimostrato che, rispetto alle salite, l'emendamento Michelini è meno preciso di quello della Commissione, dacchè potrebbe indurre ad interpretazioni poco razionali.

In quanto poi al cattivo stato delle strade, la Commissione dice che questo rinforzo si effettua straordinariamente in alcuni giorni dell'annata. Per certo si può credere che le strade non saranno cattive in tutto l'anno.

L'onorevole deputato Michelini mantiene nel suo emendamento la parola *straordinariamente*: solo, invece di mantenerla sotto forma d'avverbio, la mantiene come aggettivo.

Dunque non vedo una gran differenza. Soltanto l'idea della Commissione indica che è per un periodo di tempo breve rispetto a tutto l'anno; invece nella proposta Michelini vi è qualche cosa di più vago, e i concessionari potrebbero credere che il cattivo stato delle strade duri tutto l'anno. Quindi mi pare che la redazione della Commissione sia molto più



precisa ed opportuna. Solo per togliere ogni dubbio si potrebbe sopprimere la parola *breve*, e dire soltanto, *per un tratto di strada, per superare le salite, o si effettua soltanto, ecc.*

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Michelini.

**MICHELINI.** Tutte queste difficoltà di redigere un articolo conveniente si sarebbero eliminate ove la Camera avesse approvata la mia proposta di prendere per misura della tassa, non già il numero dei cavalli, ma il peso delle vetture, il quale, essendo espresso da cifre, non lascia luogo a dubbietà...

**PRESIDENTE.** Faccio osservare al deputato Michelini che su questo si è già votato, quindi è inutile parlarne.

**MICHELINI.** È veramente singolare che il signor Mantelli, d'accordo in ciò col signor ministro, abbia tacciato il mio emendamento di essere elastico, vago, indeterminato. Ma io domando se non vi sono parole più vaghe e indeterminate nella redazione della Commissione. Diffatti si parla di un breve tratto di strada; ma chi determina che cosa s'intenda per questa brevità. Si parla di alcuni giorni dell'anno; ma quanti saranno questi giorni? Saranno 10, 20, 30? Per verità espressioni più elastiche di queste io non saprei trovarne.

Finalmente, che cosa vogliono intendere Ministero e Commissione colle ultime parole, « o si effettua soltanto straordinariamente in alcuni giorni dell'annata? » Io vi ho pensato sopra ed ho veduto che qui si vuole alludere al cattivo stato delle strade. Ma allora, perchè non dirlo in modo chiaro e preciso?

Ciò che non hanno fatto né Ministero né Commissione, ho creduto di doverlo far io col mio emendamento. Il quale essendo molto più preciso e determinativo che la redazione della Commissione, spero sarà dalla Camera accettato, giacchè mi sembra siamo tutti d'accordo in questo, di escludere ogni arbitrio.

**FRANCHI.** Nonostante le osservazioni dell'onorevole deputato Michelini, mi rincresce, ma io ritengo ancora la redazione della Commissione assai più chiara ed assai più precisa della sua.

Non dirò le ragioni per cui io penso in tal modo, perchè furono messe in evidenza dal presidente del Consiglio.

Aggiungerò una sola osservazione, ed è che quando, nei casi accennati dall'onorevole deputato Mantelli, potesse esservi qualche intelligenza meno retta dell'emendamento dell'onorevole Michelini, in quelle circostanze non c'è pericolo che la tassa sia eccessiva, inquantochè tutto il tratto della strada che si dovrà fare con un numero maggiore di cavalli, non potrà essere considerevole; e quindi può benissimo sussistere la clausola senza timore che il numero dei cavalli renda ingiusta la tassa.

In conseguenza, anch'io appoggierei la redazione della Commissione.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti l'emendamento del deputato Michelini.

(La Camera rigetta.)

**SERRA FRANCESCO.** Scartato dalla votazione della Camera l'emendamento dell'onorevole deputato Michelini, e trattandosi di una legge di finanza in cui l'esattezza e la precisione delle parole non sono mai soverchie, io credo che l'articolo del progetto ministeriale sia molto più chiaro, e assai meno si presti ad ambigue interpretazioni di quello della Commissione.

L'onorevole presidente del Consiglio dei ministri vorrebbe poter togliere tale ambiguità dell'espressione rimuovendo dal

testo della legge le parole *breve tratto di strada*, per surrogarle colle altre *qualche tratto di strada*. La difficoltà sta dunque nell'elasticità che presta all'interpretazione questa redazione. Io affermo che tanto vale il dire *breve tratto di strada*, quanto il dire *qualche tratto*. Diffatti, chi ne determinerà l'estensione maggiore o minore? Mi pare quindi che a simile inconveniente meglio avviava il testo ministeriale quando era concepito nei seguenti termini: « Il rinforzo si reputa accidentale allorchè o succede anche giornalmente per un breve tratto di strada non eccedente il decimo della intera corsa, ecc. » Imperocchè in tal guisa la lunghezza della strada era determinata. Per contro, se noi togliamo le parole *il decimo dell'intera corsa* per surrogarle o col *breve tratto*, come vuole la Commissione, o col *qualche tratto*, a cui aderisce il presidente del Consiglio, avremo una legge di finanza la quale presenterà una redazione ambigua e suscettibile di diversa interpretazione secondo l'arbitrio dell'agente finanziario.

Per queste ragioni io dichiaro che voterò per la redazione del primitivo progetto del Ministero, e contro quello della Commissione.

**CHIARLE, relatore.** Nell'articolo 7 del progetto ministeriale si stabiliva il limite del decimo dell'intera corsa. Ora questo poteva in certi casi essere troppo alto, in altri troppo basso. Qual è il concetto che si debbe esprimere? È che si reputi accidentale il rinforzo ogniqualvolta succede (anche giornalmente) per superare le salite, senza fissazione di limite. Se, per esempio, si trattasse di una vettura che da Susa vada a Lanslebourg, il tratto di strada che si percorre in salita sarebbe di gran lunga eccedente il decimo. Ora io domanderò all'onorevole deputato Serra se crederebbe che per la parte di strada che supera il decimo, e che è in salita, debba la vettura pagare la tassa anche pei cavalli di rinforzo.

Vede adunque l'onorevole preopinante che le modificazioni introdotte dalla Commissione in quest'articolo sono essenziali, e che non si deve mettere nessun limite in rapporto alla cosa per determinare quali siano i cavalli di rinforzo che devono andare esenti da tassa tutt'alvolta che questi cavalli sieno indispensabili per superare la salita. Questo è il vero concetto che si deve esprimere nell'articolo. Quanto poi alle parole « pel breve tratto di strada » alle quali si vorrebbe surrogare queste altre « per qualche tratto di strada » parmi che si abbiano a conservare.

Osservava l'onorevole Mantelli, che se l'intera corsa fosse in salita, ove si togliessero le accennate parole, non si saprebbe quali essere dovrebbero i cavalli da tassarsi. Per togliere di mezzo questi dubbi conviene mantenere le parole « per un breve tratto di strada, » o meglio ancora « per qualche tratto di strada, » le quali mirano ad escludere che non si abbiano a considerare per cavalli di rinforzo quelli che si adoperano per tutta la corsa.

Vedono adunque che la portata di queste parole è utile, e si devono conservare. Io credo per conseguenza che la Camera debba accogliere di preferenza l'articolo quale fu emendato dalla Commissione, cambiando la parola *breve* in quella di *qualche*.

**SERRA FRANCESCO.** Prima che il relatore della Commissione ci avesse favorito spiegazioni sull'intelligenza delle parole *accidentale* ed *accidentalmente*, io credeva che non s'era inteso di far altro con questo articolo se non di tassare le vetture per quel rinforzo di cavalli che dovessero prendere in seguito ad un accidente impreveduto.

Ora, sia ch'io legga il progetto ministeriale, sia ch'io legga l'articolo della Commissione, non mi so dar ragione di que-

ste accidentalità che immancabilmente occorrono ogni giorno, come sarebbe, per esempio, la salita che si trova per andare da Torino al Moncenisio. Io considero come accidentalità un caso impreveduto, ma un'accidentalità che deve occorrere invariabilmente ogni giorno, non può assolutamente chiamarsi tale.

E non vale il dire che si chiamano accidentalità, perchè sono prodotte dall'essere il terreno, come suol dirsi, non certo con proprietà di linguaggio, *accidentato*.

Io veramente non credo che nella redazione di una legge debba usarsi un linguaggio così improprio.

Il signor relatore della Commissione dice che per prevenire le frodi bisogna determinare meglio la corsa, come io propongo, e, scendendo ad esempi, dice che il tratto di strada che corre tra Torino e Lanslebourg supera il decimo dell'intera corsa.

Io osserverò al signor relatore che, se egli non trova sufficiente il decimo, proponga il quinto della corsa ordinaria, ma non lasci all'arbitrio degli agenti del potere esecutivo di determinare quale debba essere questa maggiore o minore lunghezza di strada.

In questo modo egli rimedierà alla soverchia elasticità dell'espressione, la quale, lo ripeto, male si addice a qualunque legge, e peggio ancora ad una legge d'imposta.

**MICHELINI.** Veramente non mi stupisce di non essere d'accordo colla Commissione nella redazione di quest'articolo. L'onorevole relatore ha dichiarato testè che la Commissione vuol dare facoltà al Governo di opporsi agli abusi; io confesso invece che non parto da questo principio. Io parto dal desiderio di fare una legge la quale tolga ogni sorta d'arbitrio, per quanto è possibile, e al Governo e a tutti coloro che debbono intrepeterla, perfino ai giudici; perchè io non voglio che della legge abusino i concessionari, ma non voglio nemmeno ne abusi il Governo. Non è pertanto da maravigliare se, partendo da diversi principii, non ci troviamo d'accordo discendendo alle particolarità.

Io poi preferisco, come l'onorevole preopinante, la dizione del Ministero a quella della Commissione, ed osservo che quantunque si sostituisse la parola « qualche tratto di strada » a quella di « breve tratto di strada » l'elasticità sarebbe pur sempre la stessa, e la dizione non sarebbe punto migliorata. Quindi, siccome quando si riferisce ad una parte aliquota della strada, sia decimo o quinto, la cosa è più precisa, io non posso a meno che appoggiare la redazione del Ministero.

**PRESIDENTE.** Il deputato Serra propone adunque che si dica *non eccedente il quinto*?

**SERRA FRANCESCO.** Io ritengo la proposta ministeriale com'è. Se poi non si crede bastante il decimo, si dica il *quinto*, ma si precisi.

**DESPINE.** Il paraît qu'il ne peut pas y avoir de difficulté dans l'expression dont il est question. Le cheval de renfort ou *rinforzo* est le cheval ajouté en supplément aux autres chevaux nécessaires pour la course. Ainsi je crois qu'après cette explication, il vaut mieux conserver la rédaction de la Commission et ne fixer ni dixième ni cinquième. Qui dit cheval de renfort, dit une expression, qui ne peut donner lieu à aucun doute.

**BOTTONE.** Io mi associo a quanto è stato osservato dal deputato Despine a questo riguardo. Credo che, essendo stabilito nella legge quali sono i cavalli di rinforzo, non sia più il caso di fissare tale limite.

Questi cavalli di rinforzo, si sa che non sono quelli attaccati ordinariamente alle vetture pubbliche, ma sono cavalli

che si adoperano per superare le salite e vincere le strade. Mi parrebbe adunque che, per evitare codesta elasticità e codeste dubbiezze cui accennava il deputato Serra, basterebbe concepire l'articolo in questa maniera:

« Nel calcolare le tasse delle vetture di prima categoria non si tien conto dei cavalli di rinforzo attaccati alle medesime (lasciando la parola *accidentalmente*) per superare le liti e vincere le difficoltà. »

**PRESIDENTE.** Faccio osservare al deputato Bottone, che riproduce l'emendamento del deputato Michelini già stato rigettato dalla Camera.

**BOTTONE.** Allora non ci resterebbe a far altro che sopprimere l'alinea e l'avverbio *accidentalmente* della prima parte dell'articolo.

**PRESIDENTE.** Sono dunque due le proposte del deputato Bottone; l'una perchè si sopprima la parola *accidentalmente*, l'altra perchè si sopprima il secondo paragrafo dell'articolo.

Metto ai voti la prima.

(La Camera rigetta.)

Ora metterò ai voti la seconda, che è per la soppressione del secondo alinea.

**MICHELINI.** Domando la parola per dare una spiegazione.

**PRESIDENTE.** Fra una votazione ed un'altra non si può parlare.

Metto dunque ai voti la soppressione del paragrafo 2.

(La Camera rigetta.)

Metto ora ai voti la proposta del deputato Serra, cioè che, dopo le parole « tratto di strada, » si aggiungano le seguenti « non eccedenti il quinto dell'intera corsa. »

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Il Ministero l'accetta.

**CHARLE, relatore.** La Commissione l'accetta pure.

**PRESIDENTE.** Allora metterò ai voti l'articolo 7 con quest'aggiunta accettata dal Ministero e dalla Commissione. (È approvato.)

« Art. 8. Le sovra stabilite tasse sono ridotte alla sola metà allorchè le vetture sono destinate esclusivamente, non compreso il conduttore, al trasporto delle merci od altre materie con ricambio di cavalli e con vetture sospese su molle.

« Questa modificazione di tassa non ha luogo allorchè le vetture trasportano, oltre il conduttore, cumulativamente altre persone e merci. »

**MICHELINI.** All'articolo 2 la Commissione aveva soppresso le ultime parole « nè i veicoli non sospesi su molle che operano esclusivamente il trasporto di merci senza il ricambio di cavalli, » perchè queste parole sono assolutamente inutili, stante che nella definizione delle vetture pubbliche questi veicoli non sono compresi. Quindi non è necessaria la esclusione di una cosa che non è compresa nella definizione generale; ma la Commissione non ha avvertito un altro pleonasma ministeriale il quale consiste nel secondo alinea dell'articolo 8.

L'eccezione contenuta in questo alinea non è necessaria, perchè nel primo alinea si dice; « allorchè le vetture sono destinate esclusivamente, non compreso il conduttore, al trasporto delle merci, ecc. »

La Commissione quindi, per essere consentanea a se stessa, acconsentirà, io credo, alla soppressione del secondo alinea di quest'articolo.

**CHARLE, relatore.** Se l'onorevole deputato Michelini mi lasciava tempo, avrei io stesso fatta questa proposta.

Lo aveva già assicurato prima di venire alla Camera, che era intendimento della Commissione di proporre la soppressione di quest'alinea.

**MICHELINI.** Oh! ora chiedo di parlare per un fatto personale. È vero che io aveva detto all'onorevole relatore che avrei proposta la soppressione del secondo paragrafo di questo articolo; ma sta in fatti che egli mi ha detto che ne avrebbe parlato co' suoi colleghi, ma non mi assicurò e non poteva assicurarmi che la Commissione avrebbe aderito alla soppressione di questo paragrafo.

**CHARLE, relatore.** Sì, l'ho detto.

**PRESIDENTE.** Siccome la Commissione aderisce alla soppressione di questo alinea, metterò ai voti quest'articolo, consistente nella prima parte.

(La Camera approva.)

« Art. 9. Indipendentemente dalle tasse fissate nell'articolo precedente, è dovuto un diritto fisso per ciascun decreto di autorizzazione, di rinnovamento d'autorizzazione, o di modificazione d'esercizio, di lire 5 per le vetture a quattro ruote, e di lire 2 per quelle a due ruote. »

**DESPINE.** Il me paraît que cet article 9 n'est pas clair. Le Gouvernement et la Commission, au moins ce me semble, ont eu deux buts différents.

Le Gouvernement a entendu frapper le décret d'autorisation d'un droit de 10 francs; la Commission, au contraire, a entendu frapper le décret d'autorisation d'autant de droits qu'il y a de voitures comprises dans le même décret. Vous voyez que le cas est bien différent. Ainsi, par exemple, celui qui aurait 15 citadines devrait payer quinze fois le droit.

*Voci dal banco della Commissione.* No! no!

**DESPINE.** Mais permettez-moi: l'article de la Commission fait mention de 5 francs pour les voitures à 4 roues et de 2 francs pour celles à 2 roues. Or le même décret peut contenir des voitures à 2 roues et d'autres à 4; faudra-t-il par conséquent autant de décrets qu'il y a d'espèce de voitures? *(Interruzioni)*

**PRESIDENTE.** Non si interrompa. Continui l'onorevole Despine.

**DESPINE.** Peut-être ai-je mal compris; mais l'article du Gouvernement dit que l'on paie un droit de 10 francs pour chaque décret d'autorisation, ce qui est parfaitement clair.

Au contraire, l'article de la Commission dit que l'on paye 5 francs pour les voitures à 4 roues et 2 francs pour celles à 2 roues. Ainsi, si le même décret comprend 10 voitures, par exemple, y aura-t-il dix droits à payer? J'aurais besoin d'une explication.

**CAVOUR GUSTAVO.** La Commissione non intese di aggravare la tassa, ma sì di diminuirla. Così i piccoli esercenti i quali non affittano che vetture a due ruote, non pagheranno che lire 2, mentre gli affittanti di vetture a quattro ruote pagheranno il diritto di lire 5. Quindi l'onorevole Despine ben vede che la Commissione è d'accordo con lui perchè non vengano di troppo aggravati gli esercenti di cui si tratta.

**PRESIDENTE.** Il deputato Franchi ha la parola.

**FRANCHI.** Sebbene il diritto fisso da pagarsi non sia molto grave, ciò nulla di meno la redazione di questo articolo mi pare possa dar luogo a gravi inconvenienti. In esso non è determinato il tempo per cui dovranno durare queste autorizzazioni. Quindi potrebbe avvenire che gli agenti demaniali, limitando siffatto tempo, ponessero i concessionari nella condizione di dover pagare troppo frequentemente il diritto.

L'articolo in discussione dice poi: *o di modificazione di esercizio.* Questa modificazione s'intende naturalmente

Quando sarà proposta dal concessionario; poichè se fosse il Governo che esigesse una qualche modificazione sotto pretesto di polizia o di altro, e i concessionari fossero obbligati a rinnovare in dipendenza di essa il diritto di esercizio, sarebbe anche questo un inconveniente gravissimo. Io credo che si ovvierebbe a questo aggiungendo alle parole *modificazione di esercizio*, queste altre: *proposta dai concessionari.*

Quindi nella prima parte di quest'articolo stimo che si debba limitare il tempo della concessione; nella seconda direi di aggiungere alle parole *o di modificazione di esercizio* quelle di *proposta dal concessionario.*

**PRESIDENTE.** Quale sarebbe il tempo per la durata della concessione che ella propone?

**FRANCHI.** Io proporrei almeno un triennio.

**DI SAN MARTINO, ministro dell'interno.** Io credo che la modificazione proposta dall'onorevole Franchi non sia conveniente. La legge che discutiamo non deroga in nulla ai principii che sono stabiliti dalla legge 1833 per la concessione delle vetture pubbliche. Codesta legge ha per principio che l'esercizio è concesso non per un tempo determinato; una volta fatta la concessione, essa dura finchè il concessionario di sua libera volontà vi rinunci od intenda di modificarla.

Vi è un caso solo nel quale compete al Governo il diritto di modificare la concessione, ed è quello in cui si constatasse qualche grave infrazione, per cui la vita dei viaggiatori abbia corso grave pericolo.

Da che io mi trovo al Ministero dell'interno, sia come ministro, sia come primo ufficiale, occorsero di questi casi i quali furono gravissimi, in cui il Governo fu vivissimamente richiesto e sollecitato dalle popolazioni d'interè provincie, di venire con energiche disposizioni in soccorso delle vite minacciate continuamente dall'incuria dei concessionari. Ora, ove si ammettesse, come propone l'onorevole deputato Franchi, che la concessione duri per tre anni, questa salvaguardia dei cittadini sarebbe per sè stessa annullata nel periodo di un triennio, nè sarebbero in nessun modo favoriti i concessionari, i quali hanno già attualmente il diritto di continuare sino a che loro piace.

**DESPINE.** Je ne crois pas que les observations présentées par monsieur le comte Franchi puissent offrir les inconvenients qu'il prévoit; car ce n'est pas l'autorité financière qui délivre la permission, c'est l'autorité administrative, l'autorité de police comme le disait très-bien monsieur le ministre de l'intérieur. Conséquemment je crois que cette autorisation doit contenir la durée du temps pour lequel elle est demandée.

Mais il me paraît que dans tous les cas le droit résultant du décret d'autorisation doit durer tout le temps pour lequel il a été demandé. Puisque j'ai la parole, j'ajouterai que les explications données par la Commission me rassurent sur l'esprit de la loi qui est de frapper un seul droit; mais pour moi l'article auparavant n'était pas clair, et je me demandais quel droit paierait tel entrepreneur qui aurait plusieurs voitures a deux et à quatre roues.

**FRANCHI.** Dopo la dichiarazione dell'onorevole signor ministro dell'interno, io ritiro volentieri la prima parte del mio emendamento. Le spiegazioni che egli ha dato, bastano ad assicurarmi che la concessione non potrà essere né rievocata a capriccio, nè limitata sotto l'aspetto d'indurre frequenti rinnovazioni di autorizzazione. Nondimeno io insisterei per l'aggiunta alle parole *modificazione di esercizio*, di queste altre: *proposta dal concessionario*, giacchè questa modificazione, se ha da importare un nuovo pagamento, necessariamente deve essere proposta dal concessionario.

Se fosse una modificazione proposta dall'autorità di polizia o da altra autorità, che cambiasse in qualche maniera l'esercizio, non sarebbe giusto di assoggettare il concessionario al pagamento di un nuovo diritto.

Mi pare che le parole che io propongo, rischiarerebbero il concetto dell'articolo della legge senza recare alcun danno.

**CHIARLE, relatore.** Tutto quanto riguarda alla disciplina per le concessioni delle vetture pubbliche, è regolato dalla legge del 1835 che ho sott'occhi.

È inutile accennare alla Camera in questo momento quali siano queste disposizioni, ma, qualunque esse siano, restano in vigore in conseguenza dell'articolo 26 della legge che stiamo discutendo.

Le osservazioni poc'anzi fatte dai vari preopinanti tenderebbero a modificare le discipline vigenti in ordine all'autorizzazione de' servizi di vetture pubbliche. Come ho accennato nella relazione, il Ministero tiene già allestito un nuovo progetto di legge su tale importante materia, e quando questo verrà in discussione, troveranno sede opportuna le osservazioni fatte dai vari preopinanti. Qui si tratta di stabilire il diritto da pagarsi per la spedizione del decreto d'autorizzazione e non il modo con cui questo si ottiene; locchè è determinato dalla legge del 1835, la quale rimane tuttora in vigore. Il decreto di autorizzazione non si richiede che una volta per ciascuna concessione. Il concessionario presenta il suo piano di servizio, il quale viene approvato con uno speciale decreto del Ministero. Se a questo si vogliono fare modificazioni o per aumentare il numero delle vetture, o per mutare il piano del servizio, determinando, a cagion d'esempio, diverso orario o diversi giorni di partenza, in tal caso si richiede un nuovo decreto di autorizzazione, imperocchè interessa la cosa pubblica che si conoscano dal Governo siffatte modificazioni. Ma se il cambiamento d'orario lungo l'anno si fa in base al piano di servizio approvato, non occorre un nuovo decreto d'autorizzazione.

Per tali ragioni io reputo che non sussistano le osservazioni dianzi fatte dagli onorevoli preopinanti.

Quanto poi all'emendamento proposto dal deputato Franchi, dirò che le parole con cui l'ha accompagnato chiariscono ad evidenza che esso è affatto inutile.

Diceva egli che necessariamente la modificazione d'esercizio deve essere proposta dallo stesso concessionario. Ma se ciò è, perchè, domando io, si dovranno mettere nell'articolo le parole *proposta dal concessionario*? Se egli è convinto che *necessariamente* la proposta di modificazione d'esercizio deve partire dal concessionario, è inutile l'emendamento da lui suggerito.

Crede forse che il Governo possa richiedere al concessionario di modificare il suo esercizio, di aggiungere, a mo' d'esempio, una vettura di più o di meno? Ciò sarebbe assurdo.

Quindi io stimo che siano inutili le parole proposte dal deputato Franchi, e chiedo perciò che si mantenga l'articolo come fu redatto dalla Commissione.

**PRESIDENTE.** Lo pongo dunque ai voti, per l'aggiunta delle parole: *proposta dal concessionario*.

(La Camera rigetta.)

**SULIS.** All'articolo 5 di questa legge fu accettato un emendamento per cui furono dichiarati nella categoria a due ruote i *chars-à-bancs* ed i *chars-de-côté*. Ora in quest'articolo mi pare che debba pure ripetersi la medesima modificazione. In quest'articolo si stabilisce pure la tassa per le vetture a due ruote; ora, avendo già in questa legge riconosciuto che le vetture summentovate debbansi comprendere fra le vetture a due ruote, rinnoverò anche qui la medesima

preghiera, acciò si voglia pure qui rinnovare la medesima dichiarazione.

**PRESIDENTE.** La Commissione aderisce a quest'aggiunta?

**CHIARLE, relatore.** A nome della Commissione, dichiaro che non ho difficoltà di aderire a questa proposta.

Quand'anche i *chars-de-côté* e i *chars-à-bancs* avessero a pagare lire cinque per diritto di permissione, non sarebbe stato troppo grave, inquantochè quei veicoli contengono un numero di posti maggiore delle vetture a due ruote, ciò nullameno, poichè l'onorevole deputato Sulis insiste che si aggiunga l'eccezione già introdotta nella prima parte della legge, la Commissione non ha alcuna difficoltà di accettarla.

Si potrebbe quindi dire, *non che quelle pareggiate dall'articolo 5 alle vetture a due ruote*.

**PRESIDENTE.** L'aggiunta consisterebbe adunque in queste parole: « non che quelle pareggiate dall'articolo 5 alle vetture a due ruote. »

**SARACCO.** Desidero che la Commissione mi tolga un dubbio.

In quest'articolo 9 si parla di modificazioni d'esercizio; vorrei sapere se con questa dizione s'intenda anche parlare delle modificazioni nell'orario delle partenze.

**CHIARLE, relatore.** Se si tratta delle vetture pubbliche, ogni cambiamento al piano di servizio debbe essere approvato per decreto governativo. Del resto bisognerebbe consultare le leggi del 1835 e del 1846, nelle quali tutte queste discipline sono stabilite.

Coll'attuale progetto di legge non s'è fatto altro che modificare la parte che si riferisce alla tassa; tutte le altre parti che si riferiscono al servizio materiale delle vetture pubbliche, alla polizia ed alla pubblica sicurezza sussistono come sono stabilite nelle leggi succitate del 1835 e del 1846.

**SARACCO.** Mi pare che in questo caso la Commissione dovrebbe esporre alla Camera come stanno le cose.

Del resto io farò semplicemente osservare che tutte le vetture pubbliche, per l'ordinario, cambiano quattro volte all'anno l'orario delle partenze...

**CHIARLE, relatore.** Ma non il piano di servizio.

**SARACCO...** e che sarebbe troppo grave per un concessionario il dover pagare ogni volta che si cambia l'orario.

**CHIARLE, relatore.** Farò osservare all'onorevole deputato Saracco che io non mi sono creduto in debito di dar lettura delle disposizioni della legge del 1835, avvegnachè qualunque deputato può farlo da per sè. Del resto, gli osserverò che l'inconveniente da lui accennato non si può verificare, ed ecco il perchè. Quando un concessionario di vetture pubbliche presenta un piano di servizio per ottenere l'autorizzazione voluta dalle vigenti leggi, indica anche le epoche lungo l'anno in cui intende voler modificare l'orario della partenza. Nell'inverno, ad esempio, adotterà un orario, nell'estate un altro, ma ciò è già contemplato nel primo piano di servizio che sottopone al Governo per ottenere la voluta autorizzazione.

Se poi volesse fare modificazioni al piano del servizio, il quale, come dissi, contiene già la facoltà di mutare l'orario lungo l'anno, allora dovrà chiedere nuovamente un altro decreto d'autorizzazione, e la ragione è evidente: se il Governo ha diritto di conoscere come si fa questo servizio, bisogna di necessità che quando si vogliono operare mutazioni nel servizio siano queste sottoposte al Governo affinchè egli veda se si debbano o no approvare.

Credo che questi schiarimenti debbano soddisfare pienamente il deputato Saracco.

**SARACCO.** Mi dichiaro soddisfatto di queste spiegazioni.  
**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'articolo 9 coll'aggiunta proposta dal deputato Sulis.

(La Camera approva.)

« Art. 10. I proprietari e concessionari od esercenti di vetture pubbliche debbono, prima di metterle in attività, far registrare all'ufficio di verificaione delle contribuzioni dirette del distretto in cui è stabilita la sede principale del servizio, il decreto di autorizzazione, e notificare per iscritto al medesimo ufficio il giorno in cui il servizio avrà principio.

« L'obbligo di tale registrazione dovrà essere adempiuto fra trenta giorni dalla data di pubblicazione di questa legge per parte di coloro che già si troveranno all'esercizio di vetture pubbliche all'epoca della pubblicazione medesima.

« Dovranno inoltre i proprietari, concessionari od esercenti di vetture pubbliche far registrare allo stesso ufficio i decreti di variazioni che posteriormente venissero autorizzate prima di mandarle ad effetto.

« I proprietari e concessionari od esercenti anzidetti dichiareranno eziandio per iscritto il numero delle vetture di seconda e terza categoria di cui dispongano, e rinnoveranno la dichiarazione medesima prima di mettere in corso una nuova vettura in eccedenza al numero precedentemente consegnato. »

(La Camera approva.)

« Art. 11. Le corse straordinarie in aggiunta a quelle ordinarie o periodiche, non che la parte di vetture sussidiarie simultaneamente a quelle destinate al servizio periodico od ordinario, dovranno essere notificate per iscritto al verificatore del distretto nel termine di ore ventiquattro. »

**DESPINE.** La Commission a voulu, dans cet article, accorder à l'entrepreneur une facilité pour les voitures supplémentaires plus grande que le Gouvernement ne l'avait proposé. On ne doit pas toutefois se dissimuler qu'il pourra encore résulter des inconvénients; car la déclaration dans les 24 heures ne peut pas toujours se faire, surtout si le vérificateur est en tournée. Quant à moi, j'aurais voulu qu'on eût introduit dans cet article les mêmes facilités qui se trouvent dans l'article de la loi de 1835, je veux dire la faculté de l'abonnement.

Ainsi, je vois dans l'article 68 de la loi 1835, qu'il était dit: « Les propriétaires ou entrepreneurs de voitures publiques qui le préféreront, pourront être admis à s'abonner pour une rétribution annuelle, en prenant pour base la moitié du chargement. »

Je voudrais de même qu'on pût introduire dans l'article qui se discute la faculté de l'abonnement sur la base de la moitié des courses que les voitures paieraient si elles devaient être constamment en circulation.

Je crois que cette faculté introduite dans la loi pourrait faciliter les relations entre les vérificateurs du Gouvernement et l'entrepreneur de diligences.

**CAVOUR,** *presidente del Consiglio e ministro delle finanze.* Est-ce que l'honorable monsieur Despina voudrait établir l'abonnement même pour le service régulier?

**DESPINE.** Non, mais seulement pour les courses extraordinaires.

**CAVOUR,** *presidente del Consiglio e ministro delle finanze.* Alors, je ferai observer à monsieur Despina que s'il exige qu'on paie la moitié des courses, l'abonnement serait illusoire. Les courses extraordinaires n'ont lieu, en général, que dans quelques jours de la semaine. Supposez, par exemple, Moncalieri; le service extraordinaire sur cette ligne n'a lieu que le dimanche. Or, si vous admettez qu'on puisse

s'abonner pour la moitié des courses, ce serait tout-à-fait une chose illusoire.

Relativement à la difficulté de constater la course, mise en avant par monsieur Despina, il me paraît que le fait d'une course est un fait tellement patent, tellement public, que lors même que le vérificateur ne se trouverait pas sur les lieux au moment où elle a lieu, il lui sera toujours très-facile de constater si la course ordinaire s'est effectuée oui ou non. Lorsque la taxe se percevait sur le produit et même sur le poids, il y avait des circonstances où il se présentait quelques difficultés; mais, quand il s'agit de savoir si un omnibus est parti à telle ou telle heure, a fait ses courses ordinaires, c'est là un fait dont la preuve est éminemment facile et qui ne peut donner lieu à aucune difficulté entre les agents du fisc et les entrepreneurs. Par tous ces motifs, la faculté de l'abonnement me paraît tout-à-fait illusoire.

**DESPINE.** Je crois que le cas peut se présenter plus fréquemment que monsieur le président du Conseil ne semble le supposer. Cet inconvénient arrive surtout sur les points intermédiaires des grandes lignes. Ainsi, à Annecy, qui est situé entre Genève et Chambéry, presque tous les jours nous voyons partir des voitures auxiliaires, parce que l'entrepreneur, qui a son siège à Annecy, y acceptant les voyageurs qui se présentent et les voitures arrivant pleines, il donne immédiatement une voiture supplémentaire.

Eh bien, ce cas arrive très-fréquemment, et je crois que dans ce cas l'entrepreneur préférera s'épargner l'embarras journalier d'aller faire ses déclarations, en y suppléant par un abonnement.

Comme la faculté de l'abonnement se trouvait dans l'ancienne loi, je pensais qu'elle pourrait être introduite sans le moindre inconvénient dans celle-ci. Du reste, je m'en rapporte à ce que décidera la Chambre. Je crois toutefois l'observation utile. Je désirerais tout au moins qu'on autorisât les abonnements facultatifs pour la moitié des courses. Maintenant, si cette idée était partagée par la Chambre, je pense qu'il faudrait renvoyer l'article à la Commission.

**CHIARRE,** *relatore.* Non aggiungo che una osservazione a quelle testè fatte dall'onorevole presidente del Consiglio. L'onorevole Despina citava, in appoggio della nuova disposizione che vorrebbe introdotta in questa legge circa l'abbonamento facoltativo, l'articolo 68 della legge del 1835.

Io gli osserverò che la facoltà dell'abbonamento fatta col l'articolo di legge da lui citato si riferisce alle corse straordinarie. L'abbonamento col sistema di tassa introdotto in quella legge era utilissimo, dirò anzi indispensabile.

Egli ricorderà che allora la tassa era imposta in ragione del decimo sul prodotto brutto dei trasporti, e che per ottenere questo prodotto brutto si ricorreva ai registri che si dovevano tenere da ciascun concessionario. Vede come questo sistema di tassa riuscisse vessatorio per i concessionari, e dall'altro lato molto dispendioso per parte del Governo.

Per evitare adunque le vessazioni da una parte e i troppi dispendi dall'altra, la legge ammetteva l'abbonamento; ma dal momento che noi abbiamo variata la base della tassa, che abbiamo adottato un sistema molto semplice, non vessatorio, e che non dà luogo a veruna spesa di riscossione, perchè un impiegato del Governo può dalsuo ufficio con una semplice operazione aritmetica sul numero dei cavalli e sulla distanza percorsa stabilire la tassa, si vede che il sistema degli abbonamenti non presenta più alcuna utilità.

Questa è la ragione per cui nel seno della Commissione, quando fu proposta questa questione, fu respinta quasi all'unanimità.

La maggior parte delle osservazioni che ho fatte rispetto all'abbuonamento in genere, si possono applicare all'abbuonamento per la parte che riguarda le corse straordinarie, essendo eguale tanto nell'uno quanto nell'altro caso la facilità di calcolare la tassa.

Io credo quindi che la Camera non debba accettare la proposta fatta dall'onorevole deputato Despine.

**DESPINE.** J'appuie ce que vient de dire l'honorable rapporteur de la Commission pour les courses ordinaires, et je crois vraiment que le mode inséré dans la loi est beaucoup plus simple que celui existant auparavant. Mais quant aux courses extraordinaires, qui exigent une surveillance toute particulière de la part des employés du Gouvernement, je croirais plus utile la mesure que j'ai proposée. Cependant puisqu'elle ne paraît pas obtenir l'approbation de la Chambre, je la retire.

**PRESIDENTE.** Metto dunque ai voti l'articolo 11, secondo che vien proposto dalla Commissione.

(La Camera approva.)

« Art. 12. Sono soggetti alle tasse ed alle registrazioni e notificazioni sovra prescritte anche le vetture pubbliche stabilite all'estero, le quali arrivando in questi Stati percorrono una distanza maggiore di due miriametri dalla frontiera. »

(La Camera approva.)

L'articolo 13 proposto dal Ministero è dichiarato soppresso dalla Commissione; il Ministero aderisce?

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Il Ministero aderisce.

L'articolo 13 s'intende soppresso.

« CAPO II. — Delle vetture private. — Art. 13. La tassa sulla vetture private è dovuta per le vetture sospese destinate al trasporto delle persone, senza riguardo al titolo per cui se ne abbia l'uso o la disponibilità. »

**ROBECCHI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Il deputato Robecchi ha la parola.

**ROBECCHI.** Non so se voi, leggendo questa seconda parte del progetto che stiamo discutendo, abbiate notato il singolare progresso che noi faremmo se mai venisse sanzionato dai vostri voti.

Ho detto il singolare progresso, e con ciò voglio s'intenda in relazione al progetto di legge che abbiamo discusso e votato nell'anno scorso, e di cui desidero che la Camera non si dimentichi.

Volete toccarlo con mano questo progresso? Eccolo. L'anno scorso noi mettevamo due basi alla imposta sulla locomozione privata; l'una era quella dei cavalli, l'altra quella delle vetture, e colpivamo le une e le altre; l'anno scorso noi facevamo una distinzione fra cavalli e vetture di lusso, e cavalli e vetture di uso misto, e colpivamo quelle il doppio di queste; l'anno scorso anche gli stemmi subivano la loro tassa come indizi, se non di reale, almeno di pretesa ricchezza.

Questo noi votavamo l'anno scorso, e in questo modo dimostravamo di aver intenzione di proporzionare l'imposta alla ricchezza. Oggi invece noi mandiamo esenti da imposta gli stemmi (e per conto mio vadano pure in pace, se ciò può servire a propiziarsi l'aristocrazia) (*Ilarità*); oggi noi delle due basi togliamo l'una, quella che, secondo me, è più razionale, la base dei cavalli; oggi noi colpiamo d'imposta indistintamente le vetture che servono al lusso, al comodo, al diporto, e quelle che principalmente servono all'esercizio di una professione, vale a dire le vetture necessarie, e le superflue; oggi noi colpiamo egualmente una vettura servita

da sei, da otto, da dieci cavalli, e una vettura servita da uno o da due; oggi finalmente noi escludiamo ed esentiamo dalla tassa tutti i cavalli da sella.

Ciò che cosa prova? Secondo me, prova ad evidenza che noi in questo progetto di legge vogliamo avere più riguardo alle grandi fortune, che alle mediocri. Ciò prova che il nostro progetto manca del primo requisito, della prima condizione che una legge deve avere, cioè la giustizia.

Ieri l'altro io accennava a quest'inconveniente, quando domandava se questa legge aveva poi la condizione di giustizia, e se serbava la norma della proporzionalità voluta dallo Statuto. Ieri l'altro io facevo un'altra domanda: domandava se quest'imposta era poi in tutte le sue parti razionale, e qui, se ho da dire schiettamente come lo sento, dirò che io la trovo irrazionalissima.

In fatti, prima di tutto, mi sa veramente di strano che, trattandosi di un'imposta di locomozione, si abbia a tener conto delle vetture che non si muovono, e non dei cavalli che le fanno muovere.

Mi pare strano che la quantità del movimento si voglia arguire dalla parte inerte, e non dalla parte viva dei mezzi di trasporto.

A giustificare questa disposizione si mette avanti la solita ragione della maggior facilità di applicare l'imposta; è una ragione se volete, bella e buona, una ragione però la quale non deve prevalere alle regole del buon senso alle quali, per un po' più o un po' meno di difficoltà che si avrà nel verificare i cavalli in stalla, piuttosto che le vetture in rimessa, non si deve, a mio parere, rinunciare.

E poi, che cosa si vuole in fin dei conti con questa imposta? Si vuol colpire la ricchezza, oppure si vuol ottenere un compenso per il consumo che colle vetture si fa delle strade?

Nel primo caso io credo di avervi ad evidenza dimostrato che il progetto attuale è lontano le mille miglia dal servire allo scopo, mentre quello dell'anno scorso serviva benissimo a raggiungerlo.

Nel secondo, nel caso, cioè, voi vogliate un compenso pel consumo che si fa colle vetture delle strade, chi non vede che, se una vettura servita da un cavallo solo, consuma per 10, una vettura che è servita da due, tre, quattro o cinque cavalli potrà consumare per 20, per 30, per 40, per 50? Il consumo è in ragione dell'attrito, l'attrito è in ragione delle corse, e le corse in ragione dei cavalli di cui si può disporre. E poi, perchè voi calcolate per nulla il consumo che può fare un cavallo da sella; voi che per trovare una norma onde valutare il consumo delle strade, avete dovuto ricorrere al cavallo e non alla vettura?

Nè ci si dica che le vetture sono in proporzione coi cavalli. Chi vi dice questo? Fate che questo progetto passi a stato di legge, ed allora vedrete che i nostri ricchi diminuiranno le vetture. Ed invero, perchè ne terrebbero molte? Per il bel gusto di pagare doppia, tripla, quadrupla imposta? Poiché, del resto, con poche vetture e molti cavalli possono aver modo di servire al loro bisogni ed ai loro comodi, anzi, secondo me, di tale diminuzione avranno un vantaggio, e sarà che cambieranno sovente le vetture, e così potranno anche stare al corrente della moda.

Per queste ragioni io credo di dover proporre alla Camera che adotti od almeno discuta di nuovo il progetto dell'anno scorso, che mi pare molto più razionale in tutte le sue parti.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** L'onorevole deputato Robecchi ha testè instituito un paragone fra una parte del progetto dell'anno scorso, ed il progetto ora in discussione. Io non terrò dietro all'onorevole

preopinante nella via che egli ha battuto. Egli ha paragonato due cose assolutamente distinte; l'anno scorso si trattava di una legge d'imposta personale, che cercava i segni della ricchezza, onde determinare la tassa che ogni cittadino dovesse sopportare; questa, invece, è una tassa che ha per iscopo di colpire la locomozione. La legge dell'anno scorso era una tassa sul reddito, questa invece è in certo modo una tassa sulla consumazione.

Io, poichè ho presentato l'anno scorso la legge di cui ragionava l'onorevole deputato Robecchi, non farò la critica di questa legge, anzi dichiaro schiettamente che mi duole moltissimo che quella legge non abbia ottenuto la sanzione delle due Camere...

**VALERIO.** Domando la parola.

**CAVOUR,** presidente del Consiglio e ministro delle finanze... ed aggiungo che, se avessi avuto la speranza di vederla sancita dalle due Camere, l'avrei riprodotta, perchè io non ho ripudiata alcuna delle idee che ho manifestato l'anno scorso. Ma, avendo dovuto rinunciare a quella legge, ho pensato, poichè raggiungere assolutamente lo stesso scopo era impossibile, di cangiarlo in parte, modificandone la forma, e sostituendo ad un'imposta personale sulla rendita un'imposta sulla locomozione.

Ciò detto, passo alla seconda parte dell'argomentazione dell'onorevole Robecchi.

Egli dice: anche ammettendo che si tratti qui di colpire la locomozione, perchè si è scelto per base dell'imposta la vettura invece di scegliere il cavallo? Scegliendo il cavallo, si avrebbe avuto una norma molto più razionale; si sarebbero colpiti i cavalli da sella, e si sarebbe ottenuto un maggior prodotto.

L'onorevole Robecchi ha detto perfino che ciò sarebbe stato maggiormente in ragione del consumo delle strade.

Io credo che, se si consideri il complesso degli effetti di questa tassa, nonchè il complesso dei risultati che si avrebbero scegliendo per norma il cavallo anzichè la vettura, non vi sia dubbio che il sistema da noi seguito debba essere più produttivo. Se io avessi creduto il contrario, assicuro l'onorevole deputato Robecchi che, prima ancora che me lo avesse consigliato, io avrei sostituito alla tassa sulle vetture la tassa sui cavalli.

È vero che, prendendo per base le vetture, escludiamo dalla tassa i cavalli da sella; ma disgraziatamente per noi nel nostro paese il numero dei cavalli da sella è ristrettissimo.

Se si escludono i cavalli adoperati dagli ufficiali di cavalleria per pubblico servizio, io sono certo che il numero dei cavalli da sella di lusso è veramente ristrettissimo.

Tutti coloro che passeggiano nei nostri viali possono convincersi che in Torino il numero dei cavalli da sella di lusso non oltrepassa forse il numero di 60 o di 70. Questo numero è poi molto minore in Genova, e credo che sia ben poca cosa nelle città di provincia.

Quindi, dal lato finanziario, una tassa sui cavalli da sella avrebbe prodotto nulla; non vale perciò la pena di tenerne conto.

Rimane a vedere se una tassa sui cavalli da tiro avrebbe dato un maggior prodotto della tassa sulle vetture. Ripeto che, a mio credere, la tassa sulle vetture renderà più della tassa sui cavalli.

Diffatti mi è avviso di non andar errato dicendo esservi molto maggior numero di persone che hanno due vetture che quattro cavalli.

Io credo che a Torino le famiglie che hanno quattro ca-

valli da tiro sono assai poche, e non arriveranno forse a cinquanta, mentre saranno forse dugento quelle che hanno più di una vettura.

**VALERIO.** Le venderanno.

**CAVOUR,** presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Penso di no, perchè la tassa non è eccessiva.

Chi è agiato ha ordinariamente una vettura per l'inverno e un'altra per l'estate, e, per poco che si trovi in grado maggiore di agiatezza, ha una terza vettura per andare in campagna e per adoperare nelle cattive strade; quindi le persone agiate e ricche hanno ordinariamente tre vetture, mentre pochissime hanno quattro cavalli da tiro.

Io sono dunque intimamente convinto che, salvo che si portasse la tassa sui cavalli a un grado elevatissimo, la tassa sulle vetture renderà molto di più.

Ma, si dice, approvata la legge, si venderanno in gran numero le vetture.

Io concedo che se ne venderanno alcune, le vecchie, per esempio; ma evidentemente quelli che tengono cavalli ed hanno diverse vetture, non vorranno, per risparmiare quaranta lire, andare tutta la state in una vettura chiusa, e vendere il *calèche* comprato l'anno prima; ciò non è probabile.

Parimente coloro che hanno una bella vettura di città del costo di cinque o sei mila lire, non vorranno, per far questo risparmio, adoprare la bella vettura quando andranno per strade fangose nelle loro terre.

Quindi, senza negare che alcune vecchie vetture che si tengono nella rimessa per non trovare come esitarle, saranno vendute, io ritengo che tutte le vetture di servizio saranno conservate, e che perciò la tassa mantenuta sulle vetture sarà senza paragone più produttiva di quella stabilita in ragione dei cavalli; ed avendo dovuto rinunciare od all'una o all'altra delle due basi da me proposte l'anno scorso, stimai di fare molto più l'utile delle finanze, conservando la tassa sulle vetture e lasciando quella sui cavalli.

Se avessi potuto conservarle ambedue, sicuramente mi sarebbe stato più caro, ma allora si sarebbe dovuto riprodurre l'altro progetto.

Volendo colpire la locomozione, bisognava scegliere, e, dovendo ciò fare, ho scelto quel sistema che doveva, a parer mio, essere il più proficuo per le finanze dello Stato.

**VALERIO.** L'onorevole signor ministro rispondendo al mio amico, deputato Robecchi, alla cui opinione interamente mi associo, disse che l'altra legge, di cui l'onorevole deputato Robecchi chiedeva la sostituzione alla presente, era una tassa sulla rendita, mentre la legge attuale è una tassa di locomozione.

Egli è veramente a lamentare che l'onorevole signor presidente del Consiglio non sia stato presente al dibattimento quando la nuova legge della tassa mobiliare e personale venne discussa, perchè allora avrebbe udito dichiarare da due onorandi nostri colleghi, l'onorevole deputato Paolo Farina e l'onorevole deputato Farini, che la tassa personale e mobiliare era una tassa di consumazione; dimodochè io mi troverei in questo caso imbarazzatissimo ad afferrare la distinzione che il signor ministro stava testè facendo. Dirò di più: un corpo accademico, di cui credo che l'onorevole signor ministro Cavour abbia l'onore di essere presidente, se bene lo presieda il più delle volte *in partibus* (*Si ride*) dovette trattare (*Con ironia*) questo gran punto di scienza, se la tassa personale e mobiliare sia una tassa sulla rendita od una tassa sulla consumazione.

Ma, messa in disparte codesta questione, la quale per essere

dubbia, non può dar ragione al signor ministro nel combattere la proposta del mio amico deputato Robecchi, io vengo ad una proposizione più grave. Il signor presidente del Consiglio testè diceva: a me quella legge piaceva di più, ed io avrei grandemente desiderato che essa fosse stata adottata dalle due Camere. Ma qui vede il signor ministro che sorge una gravissima questione costituzionale. Da chi, e perchè è stata respinta quella legge? Io non lo voglio dire, ma egli sa come in questioni di finanza, specialmente poi in questioni d'imposte, il voto della Camera dei deputati debba essere nella sua essenza preponderante, e come quindi (me lo perdoni il signor ministro) incostituzionalmente si operi tuttavolta che si fa sottostare la maggioranza della Camera dei deputati eletta dai contribuenti, in materia d'imposta, alla volontà di un corpo, che io rispetto certo profondamente, ma che al postutto non è che un corpo governativo, in quanto che dal Governo solo trae la sua origine.

E qui mi permetta il signor ministro che io aggiunga qualche cosa di più. Egli è evidente (e non bisogna farsi velo alla mente, non bisogna nascondersi le verità che sono note a tutti) che tra una parte e l'altra del Parlamento esiste dissenso. Quali sono le questioni che più altamente preoccupano il paese attualmente? Le sono due: la questione religiosa e la questione finanziaria. Nella questione religiosa il dissenso è stato dolorosamente manifestato, e la legge sul matrimonio civile è stata respinta dall'altra parte del Parlamento. Nella questione finanziaria, la seconda questione che preoccupa altamente il paese, le leggi d'imposta votate dalla maggioranza della Camera, dalla stessa maggioranza che ora sta riformandole, vennero anche respinte dall'altra parte del Parlamento.

Il signor presidente del Consiglio dei ministri ha studiato troppo attentamente le condizioni dei Governi costituzionali, si è imbevuto troppo profondamente alla purissima fra le sorgenti costituzionali, che è l'Inghilterra, per non scorgere che questo stato di cose non può né deve lungamente durare.

Uno fra i due poteri deve aver torto; o ha torto il Senato, o ha torto la Camera dei deputati. Il Ministero ha fra le mani il mezzo di por termine a questa collisione. Se egli crede che la Camera dei deputati nella questione dei tributi e nella questione religiosa non rappresenti la volontà della maggioranza del paese, egli può sciogliere questa Camera, e fare un definitivo appello alla nazione; se egli poi crede che la Camera dei deputati rappresenti realmente in queste circostanze il voto del paese, egli ha un'altra arma perfettamente costituzionale nelle sue mani per far sì che l'altra parte del Parlamento concordi con questa.

Ma questo volere continuamente in tutte le questioni più gravi far piegare la testa alla maggioranza della Camera dei deputati davanti un'altra volontà, lo creda il signor ministro, questo non può a meno che indebolire profondamente le basi del Governo costituzionale, e questo egli non può certamente volerlo. (*Segni di assenso*)

Or dunque io penso che la Camera dei deputati avendo accettato un altro principio, che il signor ministro ha dichiarato per ora essere il migliore e desiderare ancora attualmente che venisse accettato, la Camera dei deputati non può, senza mancare a sè medesima, cedere alla volontà altrui, mentre essa ha la profonda convinzione, insieme collo stesso signor ministro, essere l'altra legge migliore.

Dette queste cose, io non entrerò a discutere sulla questione dei cavalli e delle vetture: il punto di questione, che ho trattato o, dirò meglio, sfiorato, è di tanta gravità, che mi toglie il desiderio di rispondere alla seconda parte del di-

scorso del signor ministro, e dirò solo che nelle obiezioni che egli fece al discorso del mio amico, deputato Robecchi, non tenne conto di quella parte che alludeva alla distinzione tra le vetture di lusso e quelle d'ordine misto.

A quella parte di ragionamento il signor ministro non ha risposto, e questa credo che sia la parte più essenziale delle obiezioni del mio amico Robecchi. Ma io lo prego soprattutto a voler ben pesare la situazione in cui si trova ridotta continuamente la Camera dei deputati, specialmente quando si tratta di leggi d'imposte.

**PRESIDENTE.** Il ministro delle finanze ha la parola.

**CAVOUR,** presidente del Consiglio e ministro delle finanze. La questione sollevata dall'onorevole deputato Valerio è certamente gravissima, ma mi pare che egli l'abbia singolarmente esagerata.

Io credo che, se si facesse una statistica di tutte le leggi votate dalla Camera dei deputati, sarebbe facile lo scorgere come la massima parte di queste furono sancite dall'altro ramo del Parlamento. Quindi io non penso che si possa dire con fondamento sussistere un dissenso politico fra la maggioranza di una Camera e quella dell'altra.

Sicuramente, sopra questa legge speciale di finanze, l'altro ramo del Parlamento pareva dissenziente in qualche punto da questa Camera. Comunque ciò sia, io non voglio entrare nella delicatissima questione sollevata dall'onorevole deputato Valerio; ma, poichè egli ha citato l'esempio dell'Inghilterra, io gli ricorderò che, quantunque la Camera dei comuni abbia sempre professato non ispettare all'altro ramo del Parlamento il diritto di modificare le leggi di finanza, con tutto ciò non ha mai contestato alla Camera dei lords il diritto di respingerle. Difatti un voto di più, emesso dalla Camera dei lords sopra una legge di finanza, fu cagione della morte del famoso Giorgio Canning. Io penso quindi che le persone più tenere dei diritti della Camera elettiva non possono dare un'interpretazione più estesa di quella che è data sopra questa medesima materia dalla Camera dei comuni in Inghilterra, non dico da tutto il Parlamento, poichè su questo argomento delicatissimo la Camera dei lords mantiene un'interpretazione contraria a quella dalla Camera dei comuni.

E giacchè si parla dell'Inghilterra, io dirò al deputato Valerio che, essendo io imbevuto delle dottrine e degli esempi dell'Inghilterra, ho stimato, e con me tutto il Ministero, che il sistema a seguirsi in questa Sessione era appunto quello seguito più volte da quel Governo, cioè il sistema di transazione. E se il Governo inglese, che è pur costituzionale per eccellenza, si è retto da più secoli superando gravi difficoltà, si è appunto perchè i vari poteri dello Stato hanno saputo a tempo transigere, e nessuno di essi ha mai voluto spingere all'estremo i principii che informano la costituzione.

Per la qual cosa, non potendo ottenere tutto ciò che avrei desiderato colla legge dell'anno scorso, ho cercato di accostarmi il più che mi fosse possibile all'intento, e credo che il sistema seguito nella legge dell'imposta personale-mobiliare e nella presente, sia la sola soluzione pratica possibile delle difficoltà che queste due imposte presentavano.

Lasciando ora la questione generale, e tornando alla questione speciale, risponderò all'onorevole deputato Robecchi quanto al punto che l'onorevole preopinante mi ha rammentato (e gliene rendo grazie, perchè diffatti me ne era dimenticato), relativo alle vetture di uso misto, che, non essendo più questa una tassa sui segni esteriori della ricchezza, ma soltanto sulla locomozione, non si poteva più introdurre



quella distinzione fra le vetture di uso misto e le vetture di puro lusso. Noti che le vetture di uso misto probabilmente si restringeranno a vetture a un sol cavallo, perchè quantunque vi siano persone esercenti alcune professioni le quali si servono di vetture a due cavalli, queste sono in piccolissimo numero, e tutte in condizione tale di agiatezza da potersi paragonare alle classi più ricche della società; quindi la tassa per le vetture a uso misto, se a quattro ruote, sarà di lire 10; ed io sono persuaso che una persona la quale mantiene per l'esercizio della sua professione una vettura ad un cavallo, sia in grado di pagare facilmente lire venti. Io citerò, per esempio, la classe dei sensali, i quali tutti tengono vettura; se ammettete l'uso misto, bisognerebbe naturalmente annoverare in questa categoria le vetture di questi professionisti.

Ora, nessuno di voi vorrà disconoscere che i sensali possono, senza verun incomodo, per la tassa sulla locomozione pagare lire 20, poichè non vi ha certo alcuna professione cui la locomozione frutti altrettanto.

Stando quindi al principio che informa questa legge, e avuto riguardo alla tenuità della tassa, io ritengo che non sia il caso d'introdurre una distinzione a favore di coloro i quali non adoprano vetture se non che ad oggetto di esercitare la loro professione.

**DESPINE.** Je demande la parole pour appuyer l'avis de la minorité de la Commission tendant à supprimer à l'article 14 les mots: *o la disponibilité*.

On veut dans cette loi frapper la locomotion; ainsi il me semble injuste de frapper les voitures qui ne circulent pas.

Nous savons, messieurs, que de toutes les marchandises il n'y en a pas qui se déprécie autant que les voitures. Lorsqu'une voiture est usée, le propriétaire trouve difficilement à la vendre, il est obligé de la garder, et d'après la loi que nous discutons, il devra en payer la taxe. (*Interruzione*)

Peut être que je me trompe.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Il n'a qu'à les démonter, qu'à leur enlever les roues, et puis il ne paiera pas de taxe.

**DESPINE.** Mais permettez-moi une observation. Si l'on voit la caisse de la voiture dans la maison, on dira bien que c'est une voiture.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Je vous demande pardon. Si elle n'a pas de roues...

**DESPINE.** Alors il faudrait dire que toute voiture démontée ne paiera pas la taxe; mais si cela n'est pas indiqué, je crois qu'il y aura des difficultés.

**PRESIDENTE.** Osservo al deputato Despina che l'articolo parla delle vetture sospese.

**DESPINE.** Mais elles sont bien suspendues. La loi ne distingue pas si elles sont montées ou démontées. Elle dit seulement que le propriétaire d'une voiture doit payer la taxe senza riguardo al titolo per cui se ne abbia l'uso o la disponibilità.

Or je maintiens, jusqu'à démonstration du contraire, qu'une voiture démontée ou non démontée est toujours une voiture, et doit, par conséquent, être taxée, à moins que le contraire ne soit bien entendu.

C'était dans cette intention que j'avais voulu faire cette observation, et j'étais soutenu dans mon opinion par les raisons données dans le rapport même de la Commission.

La Commission a donné deux raisons: la première c'est qu'elle a trouvé le principe par elle adopté conforme au principe sanctionné l'an dernier. On a déjà dit que ce prin-

cipe avait été repoussé par suite du retrait de la loi; en conséquence, il n'est pas le cas d'y revenir. L'autre difficulté qu'elle a mise en avant a été celle de constater le moment de la mise en activité de la voiture. Eh bien, je crois que cet inconvénient n'existe pas.

La loi n'a pas déterminé le mode d'exercice de l'impôt; mais je pense qu'il n'y a pas d'autre moyen de l'appliquer que de soumettre toutes les voitures particulières à un poinçonnage périodique comme on l'a fait pour les poids et mesures.

Alors les vérificateurs des contributions directes n'auront pas besoin de faire des visites inquisitoriales dans les maisons pour savoir si un propriétaire a, oui ou non, de voitures.

Il suffira que les agents de police et les agents de la force publique reconnaissent si la voiture qui circule sur la voie publique a payé, ou non, le droit, par la vérification du poinçonnage périodique, poinçonnage qui pourrait être fait par les mêmes fonctionnaires qui sont chargés de celui des poids et mesures, car il s'agit d'une opération de même nature. Dans ce cas, la disponibilité inscrite dans la loi est tout-à-fait inutile.

Maintenant si l'on me dit que toute voiture qui ne sert pas et qui est démontée ne paiera pas, je ne pousse pas plus loin mes observations; mais j'avais besoin de ces explications pour m'assurer du vrai sens de la loi.

**PRESIDENTE.** Domando se è appoggiato l'emendamento proposto dal deputato Despina, il quale consiste nel sopprimere le parole: *o la disponibilità*.

(È appoggiato.)

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Faccio osservare che, se si togliesse la parola *disponibilità*, non vi sarebbe più alcuna vettura che pagherebbe la tassa. Coloro, che il deputato Robecchi vorrebbe colpire, quegli che posseggono varie vetture, nel punto in cui si facesse la visita, direbbero che non se ne valgono; siccome appunto vi sono delle vetture che non si adoperano che in certe stagioni, taluno potrebbe dire di valersene all'inverno, e non nell'estate, per la campagna e non per la città. Quindi è assolutamente necessario di mantenere tali parole.

Quanto al dire che chi ha una vettura vecchia è obbligato a ritenerla, io non so vedere questa necessità, imperocchè non v'è alcuna legge che obblighi a dare una pensione di riposo ad una vettura quando è divenuta inservibile. (*Sì ride*)

Una vettura si potrà sempre vendere; se ne ritirerà, è vero, un piccolo prezzo, ma se ne ricaverà sempre il prezzo del ferro, del legname, delle stoffe; quindi il dire che è impossibile di vendere una vecchia vettura, mi pare una cosa irrazionale. Se uno si tiene una vecchia vettura, gli è perchè crede che potrà all'uopo valersene, ed il sacrificio dell'interesse del valore della medesima è di poca considerazione. Se adunque si tiene questa vettura per potersene servire all'occorrenza, gli è giusto che paghi la tassa, e quantunque questa sia una tassa sulla consumazione, nulladimeno bisogna tener conto anche degli effetti di questa tassa, e su chi viene a ricadere.

Egli è evidente che le persone che conservano vecchie vetture di cui non fanno uso, sono appunto le persone le più facoltose; coloro che hanno un reddito limitato, se hanno vecchie vetture di cui non se ne valgono, certamente le venderanno.

Per tutti questi motivi, prego la Camera di mantenere la parola *disponibilità*. Nè vorrei si sostituisse alle disposizioni

della legge quella di apporre un segno alla vettura, perchè essa diverrebbe più odiosa per questi segni, che non per le sue disposizioni fiscali. Come ho avvertito altra volta, le leggi di finanza sono odiose non tanto in ragione del sacrificio che impongono, quanto delle vessazioni cui per esse soggiacciono i contribuenti.

Colui che fa fabbricare una bellissima vettura di lusso non vedrà con troppo piacere il verificatore venire ad apporvi un bollo, e gli rincercherà molto meno il pagare 40 lire; quindi io penso che se si mantiene la parola *disponibilità*, la legge riuscirà più proficua all'erario e meno odiosa pei contribuenti, di quello che diverrebbe se, per tutelare le ragioni del fisco, si ricorresse all'apposizione d'un segno o speciale.

**DE MARTINEL.** Je crois, malgré l'avis contraire du Ministère et de la Commission, que la loi que nous discutons n'est point une loi d'impôt sur la locomotion, mais une loi qui vent frapper le luxe. Du reste, quel que soit le point de vue sous lequel on considère cet impôt, un fait hors de doute c'est que nous voulons seulement imposer les voitures qui sont mises en circulation.

Monsieur le président du Conseil me permettra de n'être pas de son avis, et de croire qu'un propriétaire a souvent des voitures qui ne lui servent à rien, et dont il ne peut se débarrasser. Ce genre de propriété, bien loin d'être alors un signe de luxe et de richesse, n'est au contraire qu'un embarras, un capital qui se détériore chaque jour, et perd de sa valeur.

Je crois que dans une grande ville comme Turin, on se débarrasse facilement d'une voiture, mais dans les petites localités, on ne s'en débarrasse qu'avec beaucoup de difficulté. C'est pourquoy je me permets de suggérer à la Commission un moyen très-simple d'appliquer la loi. Lorsqu'on aurait, par exemple, une voiture, dont on ne voudrait pas se servir, il n'y aurait qu'à dire à l'agent fiscal de venir attacher les roues de derrière et d'y apposer un sceau. Ce moyen très-simple mettrait le Gouvernement à l'abri de toute espèce de fraude. L'esprit de la loi serait respecté, et l'impôt ne frapperait que les voitures qui servent réellement.

Si la Commission adopte ce moyen, je crois qu'il ne serait pas même le cas de l'insérer dans la loi; on pourrait simplement l'introduire dans le règlement qui sera fait pour son exécution.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Il est évident que, si le propriétaire consent à rendre sa voiture inservable, il ne paiera pas la taxe, puisqu'il n'en a plus la disponibilité. S'il consent à apposer à sa voiture un cadenas dont l'agent du fisc aurait une double clef, il n'en a plus la disponibilité, et d'après l'esprit de la loi il n'est plus tenu à payer la taxe.

**MANTELLI.** Io non comprendo come si voglia falsare il principio di questa legge facendo pagare quello che non deve pagare. In questa legge io non vedo e non vidi mai che una tassa sulla locomozione; quindi, volendosi stabilire una tassa sulla locomozione, che è un genere nuovo, si sono dovuti tassare i cavalli nelle loro corse, come abbiamo veduto nella prima parte.

Nella seconda parte invece si cambia la natura della legge, e per tassare la locomozione si tassano le vetture, siano queste vetture in moto, siano in esercizio, siano in uso del proprietario, o non lo siano. Ma in questo caso io non capisco come si voglia tassare la locomozione di una vettura che non esiste, che si dichiara cioè di non volere, o di non

poter usare, perchè non si hanno cavalli; non so comprendere questa cosa. Ammetto che vi è tutta la ragione di far pagare chi ha vetture in uso o d'estate o d'inverno o per la campagna, come diceva il signor ministro, perchè costoro cercano i loro comodi nelle diverse foggie di vetture; ma non capisco perchè si voglia far pagare chi possiede una vettura vecchia, od una vettura che non trova a vendere. Si disse che chi ha vetture vecchie, le vende; ma io domando se è così facile di vendere un oggetto che è soggetto a tassa; ognuno vede che ben difficilmente si troverà chi voglia farsi proprietario di una vettura soggetta a tassa, la quale appunto cerca di rimettere chi la tiene per esonerarsi dalla tassa medesima. Chi dunque non trovasse a vendere queste vetture, sarebbe obbligato a darle via per niente.

Si è parlato di vetture vecchie; ma io vi parlerò di vetture nuove.

Vi potranno, per esempio, essere delle persone colpite di infortunio, le quali avendo vettura e cavalli cominceranno dal vendere i cavalli, e quindi, trattandosi di vendere la vettura, troveranno chi loro offrirà 600 o 700 lire di una vettura di lusso che avrà costato sette od otto mila lire. (Oh! oh!) Sono cose comuni in Torino, non parlo delle provincie. Volete dunque obbligare queste persone a fare questa perdita, perchè non trovano a vendere questa vettura?

Io non so, e non saprò mai comprendere come si vogliono far pagare le vetture di cui uno non vuole servirsi, dopo che si è stabilito il sistema della consegna delle vetture stesse nell'articolo 18.

Ma si dice che si può far frode alla legge. Or bene, perchè si può far frode alla legge, dobbiamo noi sottoporre alla tassa chi non dovrebbe pagarla? E poi generalmente la frode, direi quasi il contrabbando, si commette da coloro che sono travagliati dal bisogno, ma chi va in vettura se ne astiene, massime che sa che un giorno o l'altro l'agente fiscale potrebbe coglierlo nella sua vettura non consegnata.

Io ritengo pertanto che bisogna spiegarsi chiaro, che qui noi vogliamo far pagare la locomozione, e nulla più, e che quindi, quando uno ha un oggetto che gli può essere d'incomodo, e che per venderlo debbe già fare un pessimo contratto (come succederebbe per esempio alla parte ricca dell'emigrazione, la quale avendo i suoi beni sequestrati forse non potrà più ritenere la vettura), io dico che il volere obbligare questa persona a vendere le vetture che gli costano 7 od 8 mila lire per 700 od 800, onde sottrarsi alla tassa, questa è una crudeltà pari a quella di Radetzky. (ilarità e bisbiglio) Conchiudo per conseguenza, che non si debba assolutamente sottoporre alla tassa oggetti che non servano.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** L'immaginazione dell'onorevole preopinante lo ha spinto molto oltre, e lo ha forse impedito di pesare l'interpellanza dell'onorevole deputato De Martinel e la risposta che gli ho dato. Tutti i casi contemplati nel suo discorso sono identici a quello citato dall'onorevole deputato De Martinel, di una vettura cioè di cui uno non intende servirsi, ma che non vuol vendere. In questo caso avvi un mezzo semplicissimo: io aveva suggerito di toglierci le ruote, e l'onorevole deputato De Martinel proponeva che si facessero legare dall'agente fiscale in modo che non potessero più girare: si nell'un modo che nell'altro non si avrebbe più la disponibilità di quella vettura e non si sarebbe costretti a venderla.

Ma se non si mettesse nell'articolo la parola « disponibilità » e si dicesse solo « la vettura di cui uno usa, » lascieremmo il campo all'arbitrario. Quale inconveniente ci ve-

drebbe l'onorevole deputato Mantelli se uno che sia possessore di una vettura, di cui non intendesse servirsi per un anno, si facesse a torle le ruote oppure le incatenasse in modo che non potessero girare? Se poi dentro l'anno gli avvenisse di aver bisogno di quella vettura, allora pagherebbe la tassa. Ciò stante, mi pare che questa disposizione non sia crudele, e non meriti quell'epiteto che gli ha affibbiato l'onorevole deputato Mantelli.

**DESPINE.** Je voulais seulement répondre un mot à l'observation qui a été faite tout-à-l'heure par monsieur le président du Conseil. Il a dit qu'il ne serait pas convenable d'apposer un poinçon aux voitures parce que ce procédé pourrait blesser les propriétaires de ces voitures. Mais alors je demanderai: comment on pourra constater la contravention? Que la loi soit plus ou moins sévère, nous devons tous désirer qu'elle puisse être exécutée. Maintenant, comment pourra-t-on s'assurer si une voiture a payé le droit ou ne l'a pas payé? Il faudrait que le conducteur fût toujours muni de l'acquit du droit, ce qui n'est pas à présumer. Il me semblerait plus simple d'adopter le mode que j'avais indiqué et je suis convaincu que dans la pratique on sera obligé d'en venir là; car il n'y a pas, selon moi, d'autre moyen plus facile et plus sûr de garantir l'exécution de la loi.

**ROBECCHI.** Mi pare che siamo entrati nella discussione di questo articolo senza far conto della specie di questione pregiudiziale che io aveva messa innanzi; forse non sarà accettata, ma io confesso che avrei piacere di vedere come si pronuncia su questo argomento la Camera, alla quale io farò ancora un'osservazione.

Quando si discuteva la legge personale e mobiliare non mancò chi propose d'introdurre anche la tassa sui cavalli e sulle vetture. Allora che cosa si è risposto? Si è risposto: ma aspettate, che per le vetture faremo un'altra legge. Adesso che siamo al punto della tassa sulle vetture ci si dice: ma questa è una legge di diversa natura dall'imposta personale e mobiliare. Io per verità non posso lodarmi molto di questa tattica. Aggiungerò anche che io non voglio entrare a discutere se renderanno più i cavalli o le vetture. Io taglio il nodo della questione proponendo di tassare le une e gli altri.

Ecco ciò che io volevo notare, pregando il signor presidente a mettere ai voti la mia proposta.

**PRESIDENTE.** Metterò ai voti la proposta pregiudiziale del deputato Robecchi, il quale vuole che, invece di discutere il progetto proposto dal Ministero e dalla Commissione, si pigli per norma della discussione quello che è stato presentato sul principio della Sessione.

**MICHELENI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Il deputato Michelini ha facoltà di parlare.

**MICHELENI.** Io appoggio questa mozione dell'onorevole deputato Robecchi. Contro di essa si sono fatte in sostanza, nella discussione che si è agitata finora, due obiezioni. La prima, che è obiezione politica, consiste nel fatto che ebbe la legge dell'anno scorso in un altro recinto. Quanto a questa obiezione, io dichiaro che essa non mi muove: io non posso altrimenti dare il mio voto se non spinto dalle intrinseche considerazioni della bontà della legge; tradirei il mio mandato se considerazioni estranee mi muovessero.

L'altra obiezione, che direi economica, consiste in ciò, che questa è un'imposta di consumazione. A questo riguardo io non entro nella questione che è stata agitata quando si

discuteva l'imposta personale e mobiliare, ed alla quale io allora presi parte, perchè credo che è questione piuttosto di nome che di sostanza. Ma ad ogni modo nulla impedisce che un'imposta, la quale avesse anche per speciale intento di colpire la consumazione, si estendesse, ove i legislatori lo credano giusto, e diventasse un'imposta sulla rendita. In questo caso si colpirebbe il segno della rendita per colpire la rendita stessa.

Quindi non sussistendo, secondo me, le due principali obiezioni, che sono state fatte contro la legge dell'anno scorso, io voterò per la proposta Robecchi.

*Voci.* Non siamo più in numero!

**PRESIDENTE.** Si guarderà se la Camera trovasi ancora in numero.

*(L'ufficio della Presidenza procede alla ricognizione del numero dei deputati presenti.)*

**SERRA FRANCESCO.** Domando la parola.

Da quanto pare la Camera non può andar avanti nelle sue deliberazioni, perchè manca il numero necessario di deputati. Già ieri il signor presidente è stato obbligato a sciogliere l'adunanza perchè i deputati mancavano.

Se questo riesce grave a tutti quelli che hanno l'onore di sedere in questo recinto, riesce gravissimo ai deputati delle provincie lontane, e principalmente ai deputati della Sardegna. Io parlo con più di coraggio perchè sono stato uno dei primi ad arrivare all'apertura del Parlamento: faccio quindi istanza perchè il signor presidente faccia procedere a nuovo appello nominale.

*Una voce.* Ma sono ormai le cinque!

**PRESIDENTE.** Si farà l'appello nominale.

*(Si procede all'appello nominale dal quale risultano assenti i seguenti deputati):*

Agnès — Antonini — Arnulfo — Avigdor — Bachel — Balbo — Barbavara — Barbier — Bastian — Beilono — Benso Giacomo — Berghini — Bersani — Bianchi Alessandro — Bianchi Pietro — Bona — Bon-Compagni — Bosso — Bronzini — Brunier — Cagnardi — Carquet — Costa — Casaretto — Chenal — Chiò — Correnti — Corsi — Crosa — D'Aviernoz — Decastro — Deforesta — Demaria — Depretis — Farina Maurizio — Favrat — Ferracciu — Fiorito — Franchi — Galli — Gallina — Gallo — Gandolfi — Garda — Garelli — Garibaldi — Gastinelli — Gerbino Carlo — Gerbino Felice — Ghigliani — Gianoglio — Gilardini — Guglianetti — Jacquier — Justin — Leotardi — Louaraz — Malinverni — Martini — Mathieu — Mellana — Miglietti — Mongellaz — Nieddu — Paleocapa — Parent — Pateri — Pellegrini — Pernigotti — Pescatore — Petitti — Pinelli — Polliotti — Quaglia — Riccardi — Richetta — Ricci Vincenzo — Riccotti — Roberti — Rosellini — Rulfi — Rusca — Salmour — Sanna-Sanna — Sappa — Sauli — Scapini — Sella — Simonetta — Sineo — Siotto-Pintor — Spinola — Talucchi — Revel — Valvassori — Vicari — Zirio.

La seduta è levata a ore 5 e 1/4.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

- 1° Seguito della discussione del progetto di legge per un'imposta sulle vetture;
- 2° Discussione di un progetto di legge per lo stabilimento di un telegrafo sottomarino dalla Spezia alla Sardegna.