

CLXXV.

TORNATA DI VENERDÌ 12 FEBBRAIO 1892

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

DE MARTINO, DE BERNARDIS e il PRESIDENTE della Camera commemorano i compianti senatori CACACE e SANNIA.

FORTIS rettifica alcune dichiarazioni fatte dal ministro delle finanze nella seduta del 9 in seguito allo svolgimento della mozione del deputato STELLUTI-SCALA.

COLOMBO, ministro delle finanze, risponde al deputato FORTIS.

Svolgimento di una interrogazione del deputato SIACCI al ministro dei lavori pubblici.

Discussione del disegno di legge relativo alla Convenzione con la Germania per la protezione dei brevetti d'invenzione, dei disegni e modelli industriali e dei marchi di fabbrica.

PALBERTI, INDELLI, CAMPI, relatore, e ARCOLEO, sottosegretario di Stato per l'agricoltura e commercio, prendono parte alla discussione.

Approvazione di sei disegni di legge per eccedenza di impegni.

Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati.

COLOMBO, ministro delle finanze, presenta un disegno di legge per modificazioni alla tassa di manomorta, ed un altro per sistemazione dovuta al demanio per gli enti ecclesiastici della cattedrale di Girgenti.

Seguito della discussione del disegno di legge sulle tranvie e ferrovie economiche.

TEGAS, MARAZZI, ENGEL, PALBERTI, GIOLITTI, CASANA, MARCHIORI, SELLA, GIANGLIO, relatore, e BRANCA, ministro dei lavori pubblici, prendono parte alla discussione.

Proclamasi il risultamento delle votazioni a scrutinio segreto.

DI SANT'ONOFRIO sollecita la discussione del disegno di legge sulle Convenzioni marittime.

COCCO-ORTU, relatore, e BRANCA, ministro dei lavori pubblici, danno schiarimenti in proposito al deputato DI SANT'ONOFRIO.

Si annunzia: una mozione del deputato BONGHI ed altri per modificazioni ad alcuni articoli del Codice penale; un'interrogazione del deputato COLAJANNI sui rapporti commerciali fra l'Italia e la Svizzera; ed un'interpellanza del deputato NICCOLINI sulla crisi vinicola nelle Provincie meridionali.

La seduta comincia alle 2.15 pomeridiane.

Di San Giuseppe, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato; indi legge il seguente sunto di una

Petizione.

4974. Ernesto Bruni presidente della Società generale di mutuo soccorso tra gl'impiegati, rassegna il voto dei segretari comunali della provincia di Parma perchè nel disegno di legge contenente provvedimenti pei Comuni e per le Provincie siano introdotte disposizioni a tutela dei loro diritti.

Commemorazione funebre dei senatori Cacace e Sannia.

Presidente. L'onorevole De Martino ha facoltà di parlare.

De Martino. Onorevoli colleghi. Io ho chiesto di parlare per dire brevi parole di compianto pel senatore Tito Cacace.

Col senatore Tito Cacace, venerabile vegliardo, morto nell'età avanzata di novantadue anni, si è spenta una nobile ed utile esi-

stenza. Portandone, con brevi parole, il rimpianto in mezzo a voi, sento di adempiere non solo ad un debito di gratitudine verso l'uomo che sostenne con la austera sua autorità i miei primi passi nella vita politica, ma di adempiere altresì un ufficio di pietà cittadina verso un benemerito della patria.

È così vertiginosa la vita in questo nostro secolo, così agitata e turbolenta, che noi non ci accorgiamo quasi del dipartirsi de' nostri migliori cittadini. In nessun secolo, credo, come in questo, si è sentito il continuo divenire di tutta l'attività sociale, che assorbe e fa scomparire nella vita collettiva ogni opera individuale per grande che sia. Appena ci volgiamo indietro alla perdita de' più grandi; ci volgiamo indietro, e già la storia li ha classificati e noi abbiamo dimenticato essi e l'influenza che esercitavano su di noi e intorno di noi, per correr dietro a uomini nuovi e a cose nuove. Più vivamente sentita, più perenne era la memoria del passato, quando l'orizzonte si chiudeva quasi nelle mura di una città. È, dunque, più doveroso in noi richiamare l'attenzione del secolo che fugge sopra i migliori suoi cittadini, ribellarci un poco contro l'onda che tutto copre e livella, buoni e perversi, grandi e mediocri.

L'uomo del quale io parlo, non partecipò alla grande epopea italiana per fatti di guerra o per cospirazioni.

Ma è tempo, onorevoli colleghi, che noi usciamo un poco da quello che chiamerei un *convenzionalismo patriottico*. Solo ci commuove il ricordo di chi è stato nell'ergastolo politico o sui campi di battaglia. Ma è troppo assoluto ed ingiusto questo giudizio. Molti uomini valorosi, nei tempi di servitù politica, vissero utilmente per la patria, prestando l'opera loro negli uffici civili o concorrendo con l'ingegno e con lo studio al progresso delle scienze e delle istituzioni civili. Di costoro, e non ultimo, fu Tito Cacace, onore e lustro del Foro napoletano.

Non spetta a me, onorevoli colleghi, dire a voi cose ben note; dire a voi quanto splendide sieno state le tradizioni degli studi del dritto in Napoli, e come vi si mantenesse per secoli, in una vera arca santa, una libertà che nessun dispotismo poté contaminare: la libertà del pensiero civile. Nè ricorderò a voi quanta luce partisse dal Foro napoletano nella lotta sostenuta per l'autonomia civile contro

le invasioni teocratiche, nè ricorderò le immortali produzioni de' nostri grandi intelletti nella filosofia del dritto e nella storia del dritto. Io non credo che la rivoluzione francese avesse molto da innovare là dove il pensiero nuovo si era maturato da sè.

Queste tradizioni del Foro, nelle quali nacque, potrei dire, al principio del secolo, Tito Cacace, ei seppe nella lunga sua vita di quasi tutto un secolo mantenere alte ed integre. E mutati i tempi, mutato l'ambiente della vita e del pensiero, Tito Cacace fu e seppe essere uomo nuovo. Difatti, l'ingegno suo acuto e limpido applicò alle contingenze della mutata vita italiana: ed intendendo come, co' progressi delle arti e delle scienze positive, nuove necessità sorgessero ne' rapporti de' cittadini tra loro, dedicò lo studio e il grande amore alla riforma delle leggi che regolano il commercio. Questa l'opera sua nel Senato, questo il maggior frutto della lunga vita di lui.

Avvocato insigne, fu uomo d'insuperabile laboriosità, uomo giusto ed equanime, di modestia e semplicità antiche. In una occasione, memorabile per me, disse che nessun popolo gli pareva superiore dell'inglese perchè « sapeva utilmente impiegare ogni ora del giorno. » E Tito Cacace ha impiegato utilmente ogni ora della vita. I suoi novantadue anni furono tutti vissuti, pensando, studiando, operando. E noi possiamo senza ipocrisia scrivere sulla tomba del venerabile vecchio queste parole che ben pochi possono meritare: *ha fatto il dover suo*.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Bernardis.

De Bernardis. Mi permetta la Camera che io mi associ alle affettuose parole di compianto dette dall'onorevole De Martino in commemorazione del senatore Cacace, che veramente fu giurista insigne, e che è stato rimpianto a Napoli da quanti hanno in onore l'onestà, l'intelligenza, il lavoro.

Mi si permetta anche di aggiungere qualche parola per un altro uomo egregio morto l'altro giorno a Napoli nell'universale compianto di quella cittadinanza. Parlo di Achille Sannia, che fu per parecchie Legislature nostro collega, rappresentando il collegio di Morcone dapprima, e poi quello di Benevento.

Uomo di carattere rigido, di mente larga ed elevata, il Sannia fu sempre e costantemente uomo operoso. Visse in mezzo agli

studiosi, e dello studio e del lavoro si fece una religione.

Per tradizioni di famiglia egli fu sempre sinceramente liberale in un'epoca in cui l'esserlo poteva costare gravi sacrifici e nella vita e negli averi, e la sua famiglia ne fece dolorosa esperienza.

Pronunciando queste poche parole anche a nome della città di Napoli, di cui il Sannia fu a più riprese amministratore e per cui spese tanta parte della sua vita, mando alla memoria di lui un reverente ed affettuoso saluto, al quale sono certo che si uniranno quanti in quest'Aula e fuori ebbero occasione di pregiare l'animo e le opere di quell'uomo eletto.

Presidente. L'onorevole De Martino ha commemorato il senatore Cacace, e l'onorevole De Bernardis il senatore Sannia, che fu per lunghi anni nostro collega.

Io non partecipai le dolorose notizie di queste morti alla Camera, perchè non ne ebbi veruna comunicazione, perchè altrimenti non avrei mancato di rendere loro quel tributo di riverenza che meritavano.

Mi associo, del resto, a nome della Camera, ai sentimenti di rimpianto espressi dall'onorevole De Martino per la perdita del senatore Cacace; e mi associo tanto più alle parole di rimpianto dell'onorevole De Bernardis per la perdita del senatore Sannia, ricordando che egli fu per lunghi anni nostro collega e che ha lasciato di sè, in mezzo a noi, venerata memoria.

Congedi.

Presidente. L'onorevole Delvecchio, per motivi di salute, domanda un congedo di cinque giorni.

(È concesso).

Dichiarazioni del deputato Fortis.

Fortis. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Fortis. Assente l'altro giorno dalla Camera, mio malgrado, non ho potuto rilevare una inesattezza nella quale, voglio credere involontariamente, è caduto il ministro delle finanze nel rispondere all'onorevole Stelluti-Scala che discorreva in merito della sua mozione.

Il ministro delle finanze, volendo liberare

sè stesso dalla responsabilità dell'applicazione della tassa di bollo agli atti di approvazione dei conti delle Opere pie, disse: del resto non sono io, nè furono i miei predecessori che mossero questa questione; bensì fu il ministro dell'interno, il quale è tutore naturale delle Opere pie. Anzi la lettera che fu diretta dal ministro dell'interno al ministro delle finanze, porta la firma dell'onorevole Fortis.

Di qui il fatto personale per il quale domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Fortis. Se l'onorevole ministro delle finanze avesse risparmiato il mio nome (non era necessario accennare da chi fosse sottoscritta la nota del Ministero dell'interno) non avrei domandato di parlare; ma poichè si compiacque di avvertire la Camera che la lettera portava la mia firma, mi corre l'obbligo di spiegare l'atto, e di rettificare l'erroneo apprezzamento.

Disse il ministro delle finanze: leggerò le precise parole con le quali il Ministero dell'interno ne dà partecipazione (del quesito) al Ministero delle finanze:

« Il prefetto di Chieti, (dice la lettera del Ministero dell'interno) ha testè promosso il seguente quesito: Col parere del Consiglio di Stato, emesso a Sezioni riunite in data 12 agosto 1886 (la data è sbagliata: deve dire 12 marzo), e sostenuto anche da questo Consiglio di prefettura in data 1° giugno corrente anno, essendo stato risoluto che le deliberazioni delle Deputazioni provinciali, ed ora delle Giunte provinciali amministrative, che si emettono sui conti delle Opere pie, hanno il carattere di decisioni pronunziate in materia contenziosa, come per le ordinanze dei Consigli di prefettura per i conti comunali, allo scopo di evitare gli equivoci, prego l'E. V. (cioè il ministro dell'interno) a volermi manifestare con quella sollecitudine che potrà maggiore, se le suddette deliberazioni della Giunta provinciale amministrativa debbano essere redatte su carta da bollo da lire 1.20, come si pratica per le ordinanze dei Consigli di prefettura; e nel caso che esse debbano rilasciarsi colla formula esecutiva, se la carta da adoperarsi debba esser quella da lire 2.40 ovvero da lire 3.60, comprensiva i diritti di registrazione. »

Il Ministero dell'interno soggiungeva:

« Si prega quindi codesto Ministero (delle

finanze) di voler manifestare se abbia da parte sua da osservare nulla in contrario all'uso della carta da bollo *nei casi accennati dal prefetto di Chieti*, chiarendo se nel secondo di essi sia da adoperare la carta da bollo da lire 2.40, ovvero da lire 3.60, compresi i diritti di registrazione. »

Questa lettera, conchiudeva il ministro delle finanze, è sottoscritta, pel ministro, dall'onorevole Fortis.

Perchè si comprenda esattamente il significato e la portata di questa lettera del Ministero dell'interno a quello delle finanze, è necessario che io richiami per un momento l'attenzione della Camera sul parere del Consiglio di Stato, del quale è questione: imperocchè, tanto nel quesito proposto del prefetto di Chieti, come nella comunicazione del ministro dell'interno, è chiaro ed esplicito il riferimento al parere del Consiglio di Stato del 12 marzo 1886.

Prima di quel parere la questione non poteva sorgere. Anche il ministro delle finanze era stato sempre di avviso che gli atti di approvazione dei conti consuntivi delle Opere pie dovessero considerarsi semplicemente come atti amministrativi, esenti dalla tassa di bollo.

Quel parere del Consiglio di Stato ebbe questa origine. Era incerto se i Comuni e le Opere pie, esibendo un conto debitamente approvato dall'autorità tutoria dal quale risultasse un debito dei loro contabili, potessero domandare la iscrizione dell'ipoteca giudiziale, secondo il disposto dell'articolo 1970 del Codice civile.

Il Ministero di grazia e giustizia sosteneva che tali atti, sebbene riconoscessero ed accertassero la responsabilità degli agenti contabili, non potessero sotto alcun rispetto considerarsi come vere e proprie sentenze, e non dessero luogo alla applicazione dell'articolo 1970 del Codice civile.

Il Ministero dell'interno, nell'interesse dei Comuni e delle Opere pie opinò diversamente. Il presidente del Consiglio di allora, onorevole Depretis, per risolvere la grave questione, promosse su di essa il voto del Consiglio di Stato a sezioni riunite, dell'interno e di grazia e giustizia. Così si ebbe il parere del 12 marzo 1886.

I quesiti proposti, notatelo bene, furono i seguenti:

1° « Se i conservatori siano tenuti ad

iscrivere ipoteche giudiziali a carico dei contabili dei Comuni, in base alle decisioni pronunziate sui conti dai Consigli di prefettura. »

2° « Se siano tenuti a simili iscrizioni a carico dei tesoriери delle Opere pie sulla presentazione delle decisioni proferite dalle Deputazioni provinciali. »

E il parere tratta lungamente questo solo tema, confutando i ragionamenti del Ministero di grazia e giustizia, il quale, come ho già detto, riteneva che, dovendosi considerare le decisioni dei Consigli di prefettura come *semplici atti amministrativi*, non si potessero ai medesimi attribuire gli effetti dell'articolo 1970 del Codice civile e che a maggiore ragione si dovessero tali effetti negare alle deliberazioni delle Deputazioni provinciali concernenti i conti delle Opere pie.

Dice: « che alle deliberazioni dei Consigli di prefettura e delle Deputazioni provinciali sui conti predetti non può negarsi il carattere di decisioni pronunziate in materia contenziosa, dal momento che hanno per ufficio di dichiarare e riconoscere a carico dei contabili dei Comuni e delle Opere pie, rispettivamente, le obbligazioni di danaro che, dipendentemente dalla loro gestione, essi abbiano contratte verso quelle Amministrazioni, e dal momento che quei Corpi hanno quindi per necessità il mandato di risolvere le contestazioni, che intorno ai conti ad essi sottoposti, insorgono fra le Amministrazioni comunali o di Opere pie ed i loro contabili. »

E successivamente il parere torna sopra questo concetto essenziale con queste parole:

« Dopo ciò poco importa che si qualificino come semplici *provvedimenti amministrativi* le risoluzioni dei Consigli di prefettura e delle Deputazioni provinciali in materia di Opere pie, se codesti provvedimenti hanno per effetto di dichiarare e riconoscere legalmente a carico dei contabili i debiti che essi abbiano verso le Amministrazioni per le quali hanno agito, e se perciò si verificano egualmente i motivi della generica disposizione dell'articolo 1970 del Codice civile, consistenti nell'assicurare la esecuzione delle pronunzie legittimamente emanate in materia contenziosa dalle Autorità competenti, e nell'offrire ai creditori verso i debitori che manchino all'adempimento delle loro obbligazioni, una garanzia, che tanto più è nell'interesse ge-

nerale l'accordare alle Amministrazioni pubbliche verso i contabili rimasti in debito. »

Finalmente conclude: « Per questi motivi, le sezioni avvisano che tanto i decreti dei Consigli di prefettura sui conti delle Amministrazioni comunali, secondo l'articolo 125 della legge 20 marzo 1865, allegato A, quanto le ordinanze delle Deputazioni provinciali sui conti delle Opere pie, secondo l'articolo 15, n. 2 della legge 3 agosto 1862, facciano luogo alle ipoteche giudiziali a senso dell'articolo 1970 del Codice civile; e che perciò sulla presentazione di tali decreti ed ordinanze, resi legalmente esecutivi, i conservatori delle ipoteche siano tenuti ad operare le corrispondenti iscrizioni. »

Questo il precedente.

Ora veniamo al caso in questione.

Il prefetto di Chieti scrive: « *Col parere del Consiglio di Stato, emesso a sezioni riunite, in data del 12 marzo 1886, e sostenuto anche da questo Consiglio di prefettura, in data 1° giugno corrente anno, essendo stato risoluto che le deliberazioni delle Deputazioni provinciali, ed ora delle Giunte provinciali amministrative, che si emettono sui conti delle Opere pie, hanno il carattere di decisioni pronunciate in materia contenziosa, come per le ordinanze dei Consigli di prefettura per i conti comunali, allo scopo di evitare degli equivoci, prego l'Eccellenza Vostra a volermi manifestare con quella sollecitudine che potrà maggiore, se le suddette deliberazioni della Giunta provinciale amministrativa debbano essere redatte su carta da bollo da lire 1,20, come si pratica per le ordinanze dei Consigli di prefettura; e nel caso che esse debbano rilasciarsi con la formula esecutiva, se la carta da adoperarsi debba essere quella da lire 2,40, ovvero da lire 3,60, comprensiva i diritti di registrazione. »*

E il Ministero dell'interno, trasmettendo il quesito *per ragione di competenza* al Ministero delle finanze, domanda semplicemente se vi sia obiezione a fare all'uso di quella carta da bollo nei casi accennati dal prefetto di Chieti.

Ora io domando: come si può estendere la portata della lettera del Ministero dell'interno e del quesito proposto dal prefetto di Chieti, che si riferiscono in modo espresso e tassativo alla materia trattata e decisa dal parere del Consiglio di Stato?

Il parere del Consiglio di Stato riguardava le decisioni che avevano essenzialmente carattere contenzioso, discutendo se potessero

dar luogo all'ipoteca giudiziale contro i debitori; e non tratta in alcun modo di tutte le altre deliberazioni che accertano semplicemente la regolarità del conto, che nulla hanno in sé di contenzioso, e restano atti di pura amministrazione e di semplice tutela.

Presidente. Onorevole Fortis, non entri nel merito, perchè la questione è stata esaurita. Le ho dato facoltà di parlare per un fatto personale.

Fortis. Io ho diritto di dimostrare che l'onorevole ministro ha travisato la questione.

Presidente. Permetta, Ella aveva diritto di parlare per fatto personale perchè l'onorevole ministro aveva citato una nota firmata da lei, ma non ha diritto di rientrare in una questione esaurita.

Fortis. Io volevo dimostrare che il ministro delle finanze ha sbagliato, quando ha voluto attribuire al Ministero dell'interno una iniziativa che invece è tutta sua.

Il ministro dell'interno, supremo tutore dell'interesse dei Comuni e delle Opere pie, coll'intendimento di assicurare, in forma quasi di privilegio, un beneficio a questi Enti morali, accettando il parere del Consiglio di Stato, domandava: nei casi contemplati dal Consiglio di Stato, cioè nelle questioni contenziose, quale è il bollo da applicarsi, per potere accendere la ipoteca giudiziale e per dare alle deliberazioni dell'Autorità tutoria forma esecutiva?

Tra questo, e il dire che il Ministero dell'interno è stato quello che ha eccitato la naturale disposizione del ministro delle finanze ad esigere nuove tasse, e lo ha quasi invitato ad imporre una tassa di bollo a tutti indistintamente gli atti che approvano i conti delle Opere pie, ci corre veramente un abisso.

Il ministro delle finanze evidentemente ha convertito l'eccezione in regola. Perchè l'eccezione è quella dei conti i quali portano come risultato un debito del contabile. E in tali casi si comprende che l'Amministrazione delle Opere pie risente un vantaggio, non un danno, facendo redigere il conto su carta di bollo a termine di legge.

Ma di regola non è così: e la regola non può essere pregiudicata dai casi di eccezione.

Nel maggior numero dei conti consuntivi delle Opere pie, non si riscontra alcun che di contenzioso, sotto nessun rispetto; manca assolutamente la materia contenziosa. L'approvazione del conto consiste nel prendere atto della regolarità della gestione, e corrisponde

unicamente (come già dissi) al concetto della tutela prescritta dalla legge. Ora, in questi casi, che sono, lo ripeto, il maggior numero, l'applicazione della tassa di bollo non può avere che uno scopo fiscale, secondo noi contrario alla legge e non giustificato in alcun modo dal citato parere del Consiglio di Stato.

Presidente. Ma non rientri nel merito.

Fortis. È chiaro, dunque, che il ministro delle finanze, l'altro giorno, volendo forse ottenere un determinato effetto oratorio, ha travisato abilmente, non soltanto il significato naturale delle cose scritte, ma anche l'intendimento di chi scriveva.

Dal canto mio, poichè, senza alcuna necessità, egli volle chiamarmi in causa, credo di essermi scagionato dall'addebito che indirettamente mi si volle fare.

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

Colombo, ministro delle finanze. Lascio da parte la questione di principii, poichè essa è stata già discussa e terminata con un voto della Camera, e mi limito all'argomento che ha dato occasione all'onorevole Fortis di parlare.

Mi pare che l'onorevole Fortis faccia un po' d'alchimia o di dialettica, secondo che la si voglia chiamare; imperocchè l'altro giorno io ho semplicemente affermato che l'origine della questione è venuta dal Ministero dell'interno, e appunto il primo atto che ho trovato nel Ministero delle finanze è la lettera del 22 gennaio 1890 che io ho citata.

E non mi pare fondata quella distinzione sottile che l'onorevole Fortis ha voluto fare ora, quella, cioè, che nella sua lettera si faceva una differenza fra il caso in cui i decreti non avessero che il puro carattere amministrativo e quelli in cui avessero un carattere di giurisdizione contenziosa, in quanto che, torno a ripetere per la seconda volta, il tenore della lettera con la quale il prefetto di Chieti sottoponeva il quesito al Ministero dell'interno era questo: « Col parere del Consiglio di Stato emesso a sezioni riunite, in data 12 agosto 1886, e sostenuto anche da questo Consiglio di prefettura in data 1^o giugno corrente anno, essendo stato risolto che le deliberazioni (non si fa alcuna distinzione) delle Deputazioni provinciali, ed ora delle Giunte provinciali amministrative, che si emettono sui conti delle Opere pie (e anche qui non fa alcuna distinzione)...

Fortis. Ma si riferisce al parere del Consiglio di Stato.

Colombo, ministro delle finanze... « hanno il carattere di decisioni pronunziate in materia contenziosa, come le ordinanze dei Consigli di prefettura per i conti comunali, allo scopo di evitare degli equivoci, prego l'E. V. (cioè il ministro dell'interno) di volermi manifestare con quella sollecitudine che potrà maggiore, se le suddette deliberazioni (cioè gli atti che si emettono sui conti delle Opere pie) delle Giunte provinciali amministrative, debbano essere redatte su carta da bollo da lire 1.20, come si pratica per le ordinanze dei Consigli di prefettura ».

Mi pare dunque che il quesito non poteva essere più largo, e più chiaro, e che non giustificchi le osservazioni così fini, così sottili, che ha voluto fare l'onorevole Fortis.

Fortis. Chiedo di parlare.

Presidente. Non riapriamo la discussione, onorevole Fortis; ne abbiamo avuta abbastanza di questa questione. (*Si ride*).

Colombo, ministro delle finanze. E lei, onorevole Fortis, scriveva al Ministero delle finanze:

« Si prega quindi cotesto Ministero delle finanze di voler manifestare se abbia per parte sua ad osservare nulla in contrario all'uso della carta da bollo nei casi accennati dal prefetto... »

Fortis. Nei casi accennati.

Colombo, ministro delle finanze... dal prefetto di Chieti (*Interruzioni*), vale a dire per le deliberazioni della Giunta provinciale amministrativa che si emettono...

Fortis. Nei casi cui si riferisce il parere del Consiglio di Stato.

Colombo, ministro delle finanze. È chiaro come il sole. (*Interruzioni*)

È tanto chiaro, onorevole Fortis, che il ministro delle finanze d'allora non rispose subito, perchè non fu così avido e rapace, come Ella suppone che siano tutti i ministri delle finanze, e scrisse all'Intendenza di Chieti chiedendole se le pareva che fosse il caso di applicare il bollo di una lira e venti a questi atti, in seguito alla domanda del prefetto di Chieti ed anche al parere del Consiglio di prefettura. E l'Intendenza dopo qualche tempo rispose affermativamente.

Ma intanto, siccome la risposta dal Ministero delle finanze non arrivava, il Ministero dell'interno, e per esso l'onorevole Fortis, tornò a scrivere il 6 marzo 1890:

« In relazione alla lettera con cui si risponde a questo Ministero, prego cotesto Ministero delle finanze di favorire le sue risoluzioni per quanto riguarda il dubbio sollevato dal prefetto di Chieti. »

Dunque circa l'obbligo o meno di redigere in carta da bollo non si fece distinzione alcuna tra le deliberazioni con le quali si approvano i conti delle Opere pie, ma si richiese in genere se quelle deliberazioni debbano farsi su carta bollata e di quale specie.

Quantunque ormai la questione sia decisa, pure mi premeva di far vedere che realmente l'iniziativa è partita dal Ministero dell'interno il 22 gennaio 1890.

Presidente. L'onorevole Fortis ha chiesto di parlare; gliene do facoltà, ma lo prego di non rientrare nella questione.

Fortis. Non rientrerò nella questione. Voglio soltanto far presente all'onorevole ministro delle finanze che il suo criterio d'interpretazione degli scritti altrui è molto strano. Come è possibile che le lettere del ministro dell'interno si riferissero a casi diversi da quelli contemplati dal parere del Consiglio di Stato, dal momento che il quesito del prefetto di Chieti si riferiva espressamente al parere del Consiglio di Stato? Ma, onorevole ministro delle finanze, qui ci vuole un po' di buona fede! (Oh! oh! *a destra e al centro*).

Presidente. Onorevole Fortis, Ella non deve mettere in dubbio la buona fede nè del ministro, nè dei suoi colleghi!

Fortis. Non la metto punto in dubbio, anzi la invoco.

E mi preme anche di osservare all'onorevole ministro che, se egli avesse voluto esaminare tutti i precedenti della questione al Ministero delle finanze, avrebbe trovato che la questione non data dal 1890, ma è ben più antica.

Vi sono in argomento parecchie note del Ministero delle finanze che il ministro delle finanze dovrebbe rileggere.

La questione ebbe molte fasi che varrebbe la pena di riandare...

Presidente. Onorevole Fortis, non rientri nel merito! Il suo fatto personale è esaurito.

Fortis. Ma occorrerebbe dimostrare che non venne mai in mente ad alcuno di applicare la tassa di bollo ad atti di semplice amministrazione...

Presidente. È inutile che ricerchiamo le origini e lo svolgimento della questione.

Fortis. Ebbene, finisco.

Chi voglia giudicare imparzialmente della cosa, vedrà che non v'era alcuna ragione di prendere argomento da quella lettera del Ministero dell'interno, per sostenere che, all'infuori dei casi contemplati dal parere del Consiglio di Stato, sia possibile la applicazione della tassa di bollo agli atti di approvazione dei conti delle Opere pie.

Presidente. Così è esaurito l'incidente.

Interrogazione del deputato Siacci.

Presidente. Ora l'ordine del giorno reca: Svolgimento di una interrogazione dell'onorevole Siacci al ministro dei lavori pubblici « sui frequenti ed eccessivi ritardi nel servizio ferroviario della rete Mediterranea. »

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Avendo fatta fare una diligente statistica dei ritardi che purtroppo si verificano sulle reti ferroviarie ed in particolare sulla Mediterranea, mi risulta che i ritardi stessi sono di gran lunga diminuiti; e di ciò io potrei dare una dimostrazione particolareggiata all'onorevole Siacci. Se egli poi ha qualche osservazione particolare da presentare, io lo pregherei di determinarla perchè alla sua interrogazione, così com'è concepita, non ho altro da rispondere.

Presidente. L'onorevole Siacci ha facoltà di parlare.

Siacci. Io dirò da che ha avuto origine la mia interrogazione. Nella Camera dei deputati posso dire di essere io, quegli che forse viaggia più di tutti; percorro la bellezza di 40,000 chilometri all'anno, (*Si ride*) ciò che vuol dire che faccio ogni anno il giro della terra; cosicchè dacchè sono deputato ho fatto almeno cinque volte il giro del mondo. Ma purtroppo ho fatto questi giri percorrendo sempre, o quasi sempre, la medesima linea da Torino a Roma e viceversa.

Ora posso in coscienza affermare che sono rarissimi i casi in cui io sia arrivato senza ritardo. E da alcun tempo in qua specialmente, col treno che soglio prendere io e che prendono la maggior parte dei miei colleghi che vengono dal Piemonte, quello che parte alle 7,50 da Torino, non sono mai arrivato

in orario. Quando sono arrivato presto, sono arrivato un'ora dopo quella stabilita. Ora nelle lunghe ore del ritardo io mi sono spesso domandato, stando nel vagone: ma non c'è una legge, non c'è un regolamento, un decreto per il quale il ministro dei lavori pubblici possa richiamare all'ordine la Società che esercita questa linea ed applicarle delle multe?

Ebbene, io mi sono dato la briga di cercare questo regolamento, e l'ho trovato. Ha la data del 1869 e fu confermato nel 1887 dopo la legge delle Convenzioni, e commina una multa di lire mille, quando si verifichi un ritardo superiore ai quaranta minuti.

Se si applicasse questo regolamento, io credo che ci sarebbe da ristorare le finanze italiane e non dovremmo stillarci il cervello per raggiungere il pareggio! (*Si ride*)

Ora io non domando al Governo che sia applicato quel regolamento; gli domando solo che lo abroghi (*Si ride*), affinché le Società possano fare liberamente quello che vogliono.

Una voce. Lo fanno già!

Siacci. Io mi sono più volte domandato anche come mai succedono questi ritardi. E non ho esaminato la questione generale, ma solamente la questione particolare dei ritardi che si verificano sulla linea Torino-Roma, ed ho trovato che la ragione principale di essi, sta nel desiderio della Società Mediterranea, di fare la concorrenza alla Società Adriatica.

Tutti sanno che, per venire a Roma da Milano, vi sono due linee: la Maremmana per Pisa e l'altra per Bologna e Firenze. Pare che percorrendo quest'ultima, che è esercitata dall'Adriatica, si faccia più presto che percorrendo l'altra che è esercitata dalla Mediterranea. Perciò sulla prima affluiscono in maggior numero i viaggiatori, e la Mediterranea tenta di toglierne all'Adriatica.

Ora quello che mi importa, non è che non si faccia la concorrenza; ma che non la si faccia a spese dei viaggiatori che provengono da Torino.

Che cosa succede? Si sa che da Torino a Roma per la linea maremmana non c'è che una differenza di percorso di 16 chilometri, il che significa che occorrono 13 minuti di più di tempo da Torino; ma invece la differenza giunge a 40 minuti ed infatti i due convogli che si congiungono a Pisa, par-

tono uno da Torino alle 7.50 e l'altro da Milano alle 8.30.

Campi. Ma le condizioni altimetriche sono differenti.

Siacci. Onorevole Campi, ci sono stato lungo tempo in ferrovia.

Presidente. Non raccolga le interruzioni. A quest'ora Ella ha già oltrepassato il tempo che le è concesso dal regolamento.

Siacci. Se fosse vera la differenza altimetrica, la differenza sull'orario dovrebbe essere maggiore di tredici minuti!...

Ora da Torino a Novi, secondo l'orario, si impiegano due ore; da Milano a Novi due ore meno tredici minuti; dunque questa differenza altimetrica e chilometrica si riduce a 13 minuti; ed invece da Torino si parte quaranta minuti prima che non si parta da Milano. Perché questo? Per far comodo ai viaggiatori che vengono da quella parte. Io non me la prendo coi viaggiatori (*Si ride*) ma me la prendo con la Società Mediterranea.

Si parte quaranta minuti prima, per stare fermi poi a Pisa mezz'ora ad aspettare il convoglio che viene da Milano. È un comodo che si fa al treno che viene da quella parte. Questa grande accelerazione che si vuol dare al treno di Milano è causa di ritardi e di scontri; e ne abbiamo le prove.

Quando ho presentato questa interrogazione, venerdì scorso io era arrivato con tre ore di ritardo in causa di uno scontro avvenuto sulla stessa linea, col convoglio che partiva da Milano; scontro avvenuto, mi pare, presso Campiglia. Al 31 gennaio è avvenuto un altro scontro; la locomotiva si è rovesciata, ma fortunatamente non vi furono vittime fra i viaggiatori; che arrivarono però con più di tre ore di ritardo. Ora, io non dico che si applichino quelle famose multe, che pare siano inapplicabili; ma che almeno si richiamino un po' all'ordine queste Società; che si facciano pure la concorrenza, ma non a spese dei viaggiatori e che si evitino questi ritardi, e sia eliminato soprattutto il pericolo degli scontri.

Non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Comincerò dal dire all'onorevole Siacci che, quando è il caso, le multe si applicano.

Recentemente la Corte d'appello di Roma ha confermato una multa di mille lire alla

Società Mediterranea, pel ritardo subito dal treno 230 nel 19 novembre 1890.

Dalla lunghezza del procedimento però si persuaderà l'onorevole Siacci che altro è dire: applicate le multe, altro è applicarle e riscuoterle. Del resto non si possono sempre applicare, ma soltanto nei casi, fortunatamente rari, in cui avvengono ritardi superiori alla tolleranza consentita dai regolamenti.

Questo circa alle multe. Ma debbo fare un'altra osservazione preliminare, ed è che i ritardi disgraziatamente avvengono tanto sulla Mediterranea quanto sull'Adriatica, e su quest'ultima li ho sperimentati io stesso.

Dirò poi perchè i ritardi avvengono, anzi perchè è inevitabile che avvengano.

Da uno specchio, che prego l'onorevole presidente di consentire che sia inserito nel rendiconto (*Vedi in fine del resoconto*), risulta che i ritardi, come ho già detto, sono in progressive diminuzioni.

Da esso apparisce che nel 1891 vi è stata diminuzione nei ritardi, specialmente dei treni ordinari, com'è naturale: ma vi è diminuzione per tutte le specie di treni.

Tutto ciò dimostra che se il servizio ferroviario non è perfetto, va tuttavia continuamente migliorando.

Ma, ripeto, i ritardi sono inevitabili. Noi abbiamo infatti delle linee che coi treni celerissimi, come quello sul quale viaggia l'onorevole Siacci, percorrono da 50 a 55 chilometri all'ora.

Ma bisogna notare che questo percorso è fatto quasi tutto sopra strade ad un solo binario; e l'onorevole Siacci, che ha fatto tante volte, come egli ha detto, il giro del mondo, sa che non è possibile un servizio celerissimo con ferrovie ad un solo binario: anzi debbo dire che la velocità tanto della Mediterranea quanto dell'Adriatica in qualche tratto è da taluni ritenuta pericolosa.

Siacci. È di 70 chilometri.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ed io me ne sono impensierito al punto che per la sicurezza dei viaggiatori non solo, ma per la precisione del servizio ferroviario (perchè ritengo sia meglio impiegare da Torino a Roma 16 ore, piuttosto che 15, ma arrivare sempre in orario, anziché sforzare la percorrenza) ho ordinato degli studi per esaminare se non sia preferibile che l'orario, il quale andrà ad attuarsi il primo di giugno, diventi un poco più lungo. (*Si ride*).

Campi. Grazie!

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io credo preferibile avere un orario effettivo che un orario non effettivo, tanto più ora che le percorrenze si sono già di gran lunga abbreviate. Ora non si tratterebbe certo di tornare alla lentezza di prima, ma mezz'ora di più di orario sopra una percorrenza di 14 o 15 ore, quando questa mezz'ora abbia per conseguenza la precisione del servizio, sembra preferibile ad una grandissima rapidità, quando questa resti ipotetica, non reale.

Siacci. Chiedo di parlare.

Presidente. Non posso lasciare aprire una discussione! Abbiamo già oltrepassati i quaranta minuti, assegnati dal regolamento alle interrogazioni!

Branca, ministro dei lavori pubblici. Vengo infine all'ultimo reclamo dell'onorevole Siacci.

Proprio per accelerare si era stabilito la congiunzione a Novi dei due treni che partono da Milano e da Torino, ma, essendosi visto che, sia la congiunzione a Novi, sia la congiunzione a Genova, erano causa di ritardi, si stabilì la fusione a Pisa. Quindi questa fusione del treno a Pisa, che l'onorevole Siacci deplora, fu invece introdotta precisamente per cercare di diminuire i ritardi; e ci si è riusciti; perchè, dopo che i treni si fondono a Pisa, i ritardi sono diminuiti.

Come vede l'onorevole Siacci, l'amministrazione si è occupata vivamente della questione, e, appena si è manifestato un incidente, ha cercato di rimediare, ma coi mezzi che sono a sua disposizione, perchè, come dico, trattandosi di linea ad un solo binario, comprende l'onorevole Siacci che non si possono ottenere tutti i perfezionamenti che egli desidera, e che desidero anch'io, ma che per il momento non possono purtroppo tradursi in realtà.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Siacci.

Siacci. Io ringrazio il ministro delle spiegazioni che mi ha dato. Sono mediocrementemente soddisfatto di queste spiegazioni; ma mi preme di notare come il ministro non abbia rilevato il lamento che io ho mosso per la disparità di trattamento dei treni che partono da Torino e di quelli che partono da Milano. Io prego perciò il ministro, nelle ulteriori trattative che intavolerà con la Società, di fare in modo che questa disparità sparisca.

Discussione del disegno di legge per approvazione della Convenzione con l'Impero germanico sulla proprietà industriale.

Presidente. Essendo trascorsi i 40 minuti assegnati alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno, il quale reca: Convenzione con l'Impero germanico per la reciproca protezione dei brevetti d'invenzione, dei disegni e modelli industriali e dei marchi di fabbrica.

Do lettura dell'articolo unico di legge:

« È approvata la Convenzione fra l'Italia e la Germania, firmata in Roma il 18 gennaio 1892, per la reciproca protezione dei brevetti d'invenzione, dei disegni e modelli industriali e dei marchi di fabbrica, le ratifiche della quale furono scambiate a Roma li. . . »

La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Ringrazio l'autorevole Commissione dell'appoggio che dà a questo disegno di legge. Però devo dichiarare, che siccome nella relazione sono svolti alcuni apprezzamenti che toccano questioni delicate le quali non debbono pregiudicarsi per incidente e senza discussione, il Governo intende rimanere estraneo, lasciando agli articoli quel valore che hanno avuto nei reciproci rapporti fra le parti contraenti. Beninteso che sarò lieto di poter dare quelle spiegazioni che confermino la bontà del trattato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Campi, relatore. Io non capisco a che cosa voglia alludere l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Naturalmente la Commissione ha voluto rendersi conto della portata della Convenzione, e dichiara per mio mezzo che assume l'intera responsabilità degli apprezzamenti che ha manifestati nella sua relazione, e che, del resto, per quanto io credo e per quanto crede unanimemente la Commissione, non possono esser suscettibili di quelle controversie che teme l'onorevole sotto-segretario di Stato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato.

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Il mio chiarimento non si ri-

ferisce a questa o a quella interpretazione ma solo al dubbio se nel presente disegno di legge sieno alcune disposizioni che la Commissione crede abbiano derogato alle nostre leggi interne. Ora queste sono questioni riservate, specialmente presso di noi, all'autorità giudiziaria; l'inserire in un documento degli apprezzamenti, che non danno luogo ad una larga discussione della Camera, potrebbe pregiudicare quella libertà di giudizio, che dobbiamo lasciare all'ufficio del magistrato, quando di deroga la legge in esame non si sia espressamente occupata.

Nè per altro possiamo da canto nostro infirmare la motivazione che le parti contraenti hanno dato ai rispettivi patti.

E perchè la Camera non abbia a credere che io parli vagamente in questa dichiarazione da parte del Governo, accennerò solo ad un punto. Afferma la relazione, che l'articolo 6 della Convenzione non ha per nulla derogato alle nostre leggi. Soggiunge che tale disposizione ha un valore meramente amministrativo, cosicchè il valore giuridico debba riceverlo in propria sede dal magistrato.

Ora, siccome questa è una questione delicatissima, il Governo dichiara di astenersi da tali interpretazioni, salvo che la Camera non voglia formulare delle proposte. Oziosa del resto sarebbe una discussione di questo genere, non essendo oggi la Camera chiamata a definire i rapporti tra una Convenzione internazionale e una legge interna. Potrà farlo poi a suo tempo e con più ponderato esame.

Non ho altro da dire.

Vede bene la Commissione che io non fo alcun appunto speciale ai suoi criteri in merito. Rimangono le cose nel loro valore, cioè, secondo il senso che gli articoli hanno ricevuto dalle parti contraenti.

Presidente. Permetta, onorevole sotto-segretario di Stato, Ella ha detto che gli articoli della Convenzione non si discutono. Ora mi permetta di osservarle che gli articoli sono argomento di discussione e che la Camera può approvarli o respingerli, od anche modificarli, se crede.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Campi, relatore. Ringrazio l'onorevole presidente della osservazione che ha fatto e la quale basterebbe da sè a giustificare interamente l'operato della Commissione.

Voglio aggiungere solamente un'avver-

tenza, della quale la Camera apprezzerà tutto il valore.

Nella relazione ministeriale, con la quale si sottopone la Convenzione all'approvazione del Parlamento, è elevato il dubbio: se un certo articolo della Convenzione deroghi, o no, alla nostra legge del 30 agosto 1868 sui marchi di fabbrica. La stessa relazione ministeriale risolve il dubbio, dicendo che non deroga a quella legge. La Commissione non ha fatto che aggiungere nuovi argomenti per dimostrare che, in effetto, l'articolo sesto della Convenzione non deroga alla nostra legge interna; dimodochè essa si attendeva i ringraziamenti del Governo, per avere accolto il concetto che era espresso nella relazione ministeriale.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ora si darà lettura dell'allegato, con l'avvertimento che s'intendono approvati con la semplice lettura quegli articoli sui quali non si fanno osservazioni.

« Art. 1. I sudditi, o cittadini, di una delle parti contraenti godranno nei territori dell'altra, in quel che concerne la protezione di invenzioni, di disegni e modelli industriali (compresivi i modelli d'uso), i marchi di commercio e di fabbrica e la ditta, od il nome commerciale, della stessa protezione che i nazionali stessi.

« Conseguentemente, essi avranno la stessa protezione dei nazionali e lo stesso mezzo legale contro ogni attentato ai loro diritti sotto riserva dell'adempimento delle formalità e delle condizioni imposte ai nazionali dalla legislazione interna di ciascuno dei due paesi. »

« Art. 2. Sono assimilati ai sudditi o cittadini, per ciò che riguarda la presente Convenzione, tutte le altre persone che hanno il loro domicilio, o il loro stabilimento principale nei territori di una delle parti contraenti. »

« Art. 3. Il suddito, o cittadino, che, dopo aver depositato una invenzione, un disegno, o un modello industriale, un marchio di fabbrica o di commercio, nei territori di una delle parti contraenti allo scopo di ottenerne la protezione ne faccia parimenti il deposito nei territori dell'altra parte contraente nel periodo di tre mesi, godrà per questo deposito un diritto di priorità. Per conseguenza:

a) questo ultimo deposito avrà la priorità su tutti gli altri depositi che fossero stati

fatti nei territori dell'altra parte contraente posteriormente alla data del primo deposito;

b) fatti e circostanze posteriori alla data del primo deposito non potranno togliere all'oggetto in questione il suo carattere di novità nei territori dell'altra parte. »

« Art. 4. Il periodo di priorità previsto dall'articolo 3 decorrerà:

a) per i disegni e i modelli industriali, per i marchi di commercio e di fabbrica, dalla data del primo deposito;

b) per le invenzioni, dal giorno in cui il brevetto sarà stato concesso al primo deposito;

c) per gli oggetti depositati in Germania come modelli d'uso, in Italia come invenzioni, dal giorno del primo deposito, se questo è fatto in Germania, e, se è stato fatto in Italia, dal giorno in cui il brevetto sarà stato concesso al primo deposito.

« Nè il giorno del deposito, nè quello della concessione saranno compresi nel periodo di priorità.

« Sarà considerata come data della concessione, la data sotto la quale la decisione definitiva che accorda il brevetto in questione sarà rimessa al richiedente. »

« Art. 5. L'attuazione di una invenzione, o la produzione di un disegno o modello industriale nel territorio dell'altra parte contraente, annullerà ogni decadimento di protezione che le leggi delle parti contraenti potessero pronunziare contro le invenzioni, o i disegni, o i modelli industriali non attuati, o non prodotti in un periodo determinato.

« In conseguenza, la importazione nei territori di una delle parti di una mercanzia fabbricata nei territori dell'altra parte, non porterà, nel territorio della prima, alcun pregiudizio ai diritti di protezione che saranno stati accordati a questa mercanzia in ragione della sua qualità d'invenzione, di disegno, o di modello industriale. »

« Art. 6. Quando un marchio di commercio, o di fabbrica, sarà stato registrato nei territori di una delle parti, l'ammissione al deposito del marchio nei territori dell'altra parte non potrà essere rifiutata al proprietario del marchio, per la ragione che la forma esteriore e la composizione del marchio non sieno conformi alle leggi di quest'ultimo paese. »

L'onorevole Palberti ha facoltà di parlare.

Palberti. Ho chiesto di parlare per osser-

vare che, quando facciamo le leggi, dobbiamo farle in modo che non diano poi luogo a dubbi od incertezze.

Il Ministero e la Commissione, nello illustrare questo articolo 6, affermano come sia sorto il dubbio, se esso sia o no conforme ad una delle nostre leggi organiche, quella del 1868 sopra i marchi di fabbrica.

Prima di tutto, io non so perchè questo dubbio non abbiano avuto il coraggio di risolvere risolutamente tanto il ministro che la Commissione.

Il ministro afferma nella sua relazione che il dubbio è forte, ed egli non l'ha risolto, mentre avrebbe potuto farlo così facilmente avendo a sua disposizione la Convenzione che stava stipulando. Disse però il ministro parergli il dubbio dovesse risolversi nel senso che quest'articolo non alteri la legge precedente, poichè non concerne che la *forma esteriore*, per quanto faccia una concessione maggiore di quella che era fatta con la Convenzione del 1883.

La Commissione invece portò un contrario avviso, e riporta a piede della sua relazione i termini del trattato del 1883 per dimostrarne la conformità con la presente Convenzione e la differenza con la legge del 1868.

In questo stato di cose, io domando alla Camera se sia lecito fare leggi di questa natura, che toccano direttamente il diritto privato, per costringere poi gl'interessati ad adire i tribunali per sapere se sia o meno derogata la legge del 1868.

Non avendo proposto un emendamento ieri, poichè non supponeva che oggi si facesse questa discussione, mi limito a pregare il ministro e la Commissione di chiarire bene questo punto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Campi, relatore. Mi duole che l'onorevole mio amico Palberti rimproveri alla Commissione di non aver risolto nettamente il dubbio che era sollevato nella relazione ministeriale. Questo rimprovero, sarebbe già per sè una risposta all'appunto che invece il sotto-segretario di Stato faceva alla Commissione stessa di avere risolto quel dubbio. La contrarietà dei due appunti dimostra che la Commissione ha agito correttamente.

Ora mi permetta l'onorevole Palberti che gli dica, che la censura che egli ci muove dimostra una cosa: che la soverchia brevità del

tempo trascorso, dal momento in cui è stata distribuita la relazione a quello in cui viene in discussione la Convenzione, non gli ha permesso di leggere la mia, per quanto breve relazione. (*Segni di denegazione dell'onorevole Palberti*). Perdoni, onorevole Palberti, nella relazione della Commissione la questione è risolta con tutta la chiarezza e con tutta la precisione desiderabili.

La Commissione dichiara che per conto suo l'articolo 6 della Convenzione non deroga nè punto nè poco all'articolo 4 della legge 30 agosto 1868; non solo, ma riporta le testuali parole dell'articolo 4 di quella legge per dimostrarne la conformità con la presente Convenzione.

Inoltre la Commissione, anche in questa parte, ha creduto opportuno di dimostrare la piena conformità della disposizione dell'articolo 6° di questa Convenzione con quanto era già disposto nel corrispondente articolo della Convenzione di Parigi; perchè nella relazione ministeriale non esattamente era detto che la disposizione dell'articolo 6° della Convenzione medesima fosse qualche cosa di diverso dall'articolo corrispondente della Convenzione di Parigi, e noi abbiamo riportato qui l'articolo di questa Convenzione nel quale si dice:

« Toute marque de fabrique ou de commerce régulièrement déposée dans le pays d'origine, sera admise au dépôt et protégée *telle quelle* dans tous les autres pays de l'Union. »

Il che in sostanza non è che ciò che è detto nell'articolo 6° di questa Convenzione.

Dunque la Commissione avrebbe avuto ragione di aspettarsi che un così autorevole giurista, com'è l'onorevole Palberti, si fosse dimostrato soddisfatto dell'opera sua.

Poichè ho la facoltà di parlare, ne approfitto per rettificare un'inesattezza nella quale sono involontariamente incorso.

Nell'indicare le leggi tedesche, in materia di proprietà industriale, ho ommesso d'indicare la legge 1° giugno 1891, sopra i modelli d'uso, dei quali si parla nella Convenzione. La colpa non è mia: perchè nella nostra biblioteca non è giunta ancora la raccolta delle leggi dell'Impero germanico, del 1891; perchè le raccolte arrivano d'anno in anno, solamente quando sono complete.

Ciò posto, non ho altro d'aggiungere.

Presidente. Onorevole sotto-segretario di Stato...

Arcoleo, *sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio*. Ho brevi osservazioni da rispondere all'onorevole Palberti.

Il Ministero aveva accennato a un dubbio, nella sua relazione, in ossequio all'obbligo che ha di presentare le Convenzioni internazionali al Parlamento.

Fu già ammesso che all'approvazione bisogna sottoporre non solo i trattati, che importino variazioni di territorio od oneri finanziari, ma anche quelli che includano qualche deroga alle leggi precedenti. Quindi il Ministero, per procedere correttamente, sentiva il debito di esaminare se nella presente convenzione tra Italia e Germania si contenesse disposizione di tal natura da modificare qualche legge; e nel dubbio, ha creduto piuttosto aderire alla opinione, che includesse obbligo di sottomettere il trattato all'approvazione del Parlamento. Però la Commissione, nel rilevare il dubbio del Ministero, invece che limitarsi a cotesto intendimento è entrata in merito.

Il punto di vista suo è quindi un po' diverso dal nostro, che concerneva un dovere del Governo dinanzi alle prerogative parlamentari. E siccome la relazione, discutendo la questione della deroga fa degli apprezzamenti che toccano punti delicatissimi di competenza, il Ministero ha dichiarato di ritenersi estraneo a cotesti giudizi, per la ragione molto semplice che, quando si tratta di patti internazionali (e lei onorevole Palberti, che è così forte nelle materie giuridiche, me lo può insegnare), non si può di sfuggita affermare se un articolo deroghi, o no, a leggi dello Stato. In tali casi è bene non pregiudicare la cosa; val meglio che la deroga avvenga implicitamente, virtualmente.

Legga in proposito l'articolo 4 della legge nostra del 1868, e troverà che non corrisponde esattamente all'articolo 6 della Convenzione, come pare inclini a credere il relatore.

« I marchi o segni distintivi, già legalmente usati all'estero, sopra prodotti e mercanzie di fabbriche o commerci stranieri che si facciano nello Stato, o sopra animali di razze straniere diramate nel Regno, sono riconosciuti e garantiti, purchè si osservino, a riguardo di tali marchi o segni, le prescrizioni stabilite pei nazionali. »

Così che un marchio di fabbrica, presentato da un tedesco in Italia, non potrà essere

registrato che quando sia trovato corrispondente alle norme della legge italiana.

Invece, nell'articolo 6 della Convenzione con l'Impero germanico, è detto:

« Quando un marchio di commercio, o di fabbrica, sarà stato registrato nei territori di una delle parti, l'ammissione al deposito del marchio nei territori dell'altra parte non potrà essere rifiutata al proprietario del marchio, per la ragione che la forma esteriore e la composizione del marchio non siano conformi alle leggi di quest'ultimo paese. »

Dunque, secondo questo articolo, il marchio di fabbrica ottenuto in Germania sarà registrato in Italia; cioè riconosciuto nei suoi effetti senza alcun esame delle sue forme esteriori.

Può sorgere, è vero, qualche dubbio rispetto a quanto riguarda la nostra legge interna del 1868. E così mi spiego in parte gli intendimenti che sono, sia pur velatamente, accennati nella relazione.

La nostra legge sui marchi di fabbrica è una delle più restrittive d'Europa. Cosicché noi verremmo per questa parte a dare un vantaggio agli stranieri rispetto alla facilità dell'ammissione al deposito. Ma qui si tratta di ben altro, che non riguarda la Convenzione, ma include il bisogno di migliorare la nostra legge sui marchi; e meglio coordinarla, sia con l'atto di unione di Parigi del 1883 che con la Convenzione ora in esame. Epperò ripeto che nei limiti di questa discussione che concerne patti internazionali e non leggi nostre interne, val meglio astenersi da formule e norme che riescono superflue o pericolose.

Resta a noi sempre il compito di migliorare i nostri rapporti rivedendo le nostre leggi come la necessità impone. Difatti talune delle nostre leggi, quella sulle privative e specialmente l'altra sui marchi, sono oramai insufficienti di fronte ai principii che abbiamo accettati con l'atto di unione del 1883 e che sono stabiliti in questa Convenzione fra l'Italia e la Germania.

Presidente. Onorevole Palberti, desidera parlare?

Palberti. Io sono perfettamente d'accordo e coll'onorevole sotto segretario di Stato e coll'onorevole relatore nel desiderare che la Convenzione attuale dia quella maggior larghezza di concessioni che nella materia industriale è già in uso presso altri paesi. Duolmi però di non poter concordare nella opinione del relatore (e forse avrò torto), che la formula

dell'articolo 6 della Convenzione sia identica a quella dell'articolo 4 della legge del 1868; secondo me è invece perfettamente opposta. Quando nella legge si dispone che nel paese estero non può avere il privilegio la marca che non sia *legalmente in uso* nel paese di colui che la vuol fare riconoscere, evidentemente siamo in antitesi perfetta colle disposizioni dell'articolo sesto della Convenzione, interpretata come la vuole una delle relazioni. Ora, dappoichè stiamo per fare una legge ed abbiamo il diritto di derogare alle leggi precedenti, perchè non abbiamo il coraggio, che ha la Commissione e che non ha il ministro, di dire che coll'articolo 6 intendiamo di derogare a quello che è disposto dall'articolo 4 della legge del 1868? La mia opinione personale, che non avrà autorità alcuna, ma è però certa e chiara, è questa: che con l'articolo 6 si deroghi all'articolo 4 della legge del 1868, e l'art. 6 dell'attuale Convenzione, secondo quanto anche si rileva dalle relazioni del ministro e della Commissione, e dalla portata precisa della parola di questo articolo 6, non può dire altro se non che gli Stati contraenti *non possono rifiutare la registrazione del marchio di fabbrica, dell'invenzione, ecc.*, ma questa non è che la *registrazione materiale*, salvo ogni giudizio sopra *l'efficacia legale* di tale registrazione *materiale*, quale ultima questione dovrà essere risolta secondo le leggi del paese del richiedente il privilegio: solo sotto questo aspetto si può comprendere ed ammettere il concetto del Ministero, che con la Convenzione attuale *non si deroga* alla legge del 1868, e soprattutto all'articolo 4 della medesima, deroga che ora tutti dichiarano non essere voluta, e che non trovasi giusto avvega di straforo, e per incidente, in occasione di una Convenzione speciale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arcoleo.

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Non sorpassare i limiti della competenza non è mancare di coraggio. Le deroghe alle nostre leggi non si debbono pronunziare così di volo, e senza maturo esame in occasione di patti internazionali.

Ho un'altra brevissima osservazione da fare all'onorevole Palberti.

Il dubbio che ha sollevato il relatore, sorgeva non già da quella parte dell'articolo 4 che riguarda le prescrizioni sul marchio, ma da quell'altra che si riferisce all'arti-

colo 5 del nostro trattato di commercio del 1883 con la Germania.

Nell'ultimo comma dice così: « la marca tedesca sarà ammessa in Italia quando risponda alla legge tedesca, e la marca italiana in Germania quando risponda alla legge italiana. » Il che significa, che bisognava esaminare il marchio non pure nella forma esteriore soltanto ma nel complesso dei suoi elementi.

Ora l'articolo 4 della legge del 1868 si riferisce unicamente alla parte estrinseca, cioè a tutto quello che possa determinare l'ammissione al deposito del marchio che sia stato ottenuto presso lo Stato estero. Sotto questo punto di vista potrei comprendere quello che ha detto il relatore; cioè che l'ammissione di cui parla l'articolo 6 abbia un valore *amministrativo*, sebbene sia discutibile il criterio di restringere le facilità di ammissione a un puro effetto di deposito; deposito che per altro è fonte di diritti acquisiti pel proprietario del marchio rispetto ai terzi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Campi.

Campi, relatore. Io non voglio convertire la Camera in un tribunale e fare qui discussioni troppo minute sopra i testi delle leggi; voglio dire solamente che la questione in sostanza è alquanto oziosa. Il principio accolto nell'articolo 6 non è niente di nuovo; non è altro che un'estensione ai nostri rapporti con la Germania dei principii già regolati nella Convenzione internazionale del 1883 e che formano la base del regime internazionale su questa materia in tutta l'Europa, anzi dirò meglio, in tutti quanti gli Stati civili.

Basta questa osservazione per dimostrare che non è esatto l'appunto che fa l'onorevole sotto-segretario di Stato alla Commissione per aver detto, che l'ammissione del marchio estero alla registrazione in Italia, non ha che un valore amministrativo. Questa frase adoperata dalla Commissione significa che la registrazione vale soltanto per gli effetti amministrativi di far registrare questo marchio; ma che del resto rimane impregiudicata la nostra legge, che è conforme in questo alla legge tedesca, ed è conforme alla natura intrinseca del marchio di fabbrica; cioè resta sempre aperto davanti ai tribunali il sindacato del marchio sul quale si disputa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

Indelli. L'onorevole relatore mi ha fatto l'onore di ricordare nella sua relazione che nella Convenzione di Parigi io ebbi una parte modesta...

Campi, relatore. No, notevole.

Indelli ...come rappresentante dell'Italia. Ora, a proposito di questa questione sui marchi di fabbrica, io non posso essere più imparziale; e la Camera lo giudicherà da quello che sto per dire. Io mi sono lamentato che nell'articolo 5 di questa Convenzione con la Germania, si sia derogato ad un principio fondamentale della legge italiana, che ebbi la fortuna di far trionfare nella Convenzione di Parigi; cioè che i brevetti d'invenzione sono reciprocamente ammessi da una parte e dall'altra, ma con la condizione dell'attuazione nel territorio dello Stato. Ed è questo per me un principio giuridico non solo, ma anche un principio economico. Me ne sono lamentato, ma approvo ad onta di ciò la Convenzione, perchè per me l'accessione della Germania alla comune protezione della proprietà industriale, è un trionfo politico ed economico.

Ma debbo dire che in quanto al deposito dei marchi di fabbrica accetto con soddisfazione questa Convenzione. E la ragione è la seguente. Nella Convenzione di Parigi era risolta la questione, non so con quanto vantaggio, secondo i casi. Non vi era solo ammessa la marca di fabbrica straniera *telle quelle*, ma era ammessa e protetta, cioè aveva per noi la garanzia della legge del 1868.

Ma l'articolo 6 della Convenzione che noi esaminiamo non dice che questo: sarà la marca ammessa al deposito; non dice che sarà garantita e protetta. E da siffatto punto di vista, io che in qualche punto non sono pienamente d'accordo col relatore del disegno di legge, in questa questione mi trovo d'accordo con lui. Avrei preferito che non avesse detto nulla, ma quello che ha detto non è, a mio modo di vedere, in opposizione alle mie idee. In una parola, che cosa si dice nell'articolo 6? Si dice: sarà la marca straniera ammessa al deposito e sarà registrata; e questo era il concetto *amministrativo* di cui parlava il relatore, vale a dire, sarà amministrativamente ammessa.

Quali saranno poi le conseguenze giuridiche di quest'ammissione? Di queste conseguenze giuridiche rimarrà a giudicare secondo i casi. Quindi, a mio modo di vedere, non v'è deroga alla legge del 1868, per la

potente ragione che noi non ci siamo obbligati ad altro colla Germania, se non che a registrare la marca di fabbrica mercè il deposito; ma se questo deposito produca poi per effetto di aver diritto alla protezione o garanzia, giusta la legge del 1868 e la Convenzione di Parigi, questo non lo dice l'articolo 6. E perciò le cose rimangono quali erano.

Ho sentito citare l'articolo della Convenzione di Parigi; ma debbo dire francamente, poichè vi ho la mia parte di paternità, che quell'articolo non lo difendo; esso rappresenta quello che si poteva combinare in una Convenzione, alla quale partecipavano 19 Stati, e con 19 legislazioni diverse.

Ripeto, l'articolo 6 di questa Convenzione con la Germania non dice *protetto*, dice solo *depositato*, mentre l'articolo della Convenzione di Parigi dice:

« Toute marque de fabrique ou de commerce régulièrement déposée dans le pays d'origine, sera admise au dépôt et protégée *telle quelle* dans tous les autres pays de l'Union. »

È chiaro il divario; ma in materia così delicata, bisogna contentarsi di ottenere quello che si può.

Mi sono invece, voglio ripeterlo, lamentato dell'articolo 5 della presente Convenzione, e mi lamento col relatore che ha fatto una dichiarazione troppo cruda intorno ad esso, dicendo che è stato ammesso un principio perfettamente opposto a quello della Convenzione di Parigi. E così parrebbe. Ma potrebbe essere che anche per questo articolo (e qui invocarei una dichiarazione per parte del Governo) vi potesse essere qualche interpretazione media per parte dei tribunali.

Quando nella revisione quinquennale del 1886 si tentò di far revocare quella seconda parte dell'articolo 5 della Convenzione di Parigi, si tentò invano, perchè la maggioranza vi si oppose. Ma si discusse a lungo intorno al significato della parola *exploiter*. Che cosa significa? Significa la fabbricazione, significa la vendita all'ingrosso, significa uno stabilimento qualunque industriale e commerciale nel paese?

Tutte queste sarebbero interpretazioni riservate ai tribunali.

Quindi, per questa parte, avrei preferito una dichiarazione meno cruda, di quella che ha fatto il relatore, e parrebbe utile una dichiarazione per parte del Governo nel senso

che anche ciò sia abbandonato al giudizio dei tribunali.

E concludo che dell'articolo 6 non mi lamento, perchè a parer mio esso è migliore dell'articolo del Trattato di unione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Campi, relatore. Io ringrazio l'onorevole Indelli di avere, con la sua autorità, consentito nell'opinione espressa nella relazione relativamente all'interpretazione dell'articolo 6. *Et de hoc satis*; mi pare che ne abbiamo detto abbastanza.

Sento però il bisogno di difendermi contro un'amichevole censura che mi rivolge l'onorevole Indelli per quanto nella relazione è detto relativamente all'articolo 5 della Convenzione internazionale. Sembra che il relatore avesse commesso un'imprudenza, chiamiamola così, nel dichiarare che una parte di questo articolo è in opposizione con quanto è stato stabilito nella Convenzione di Parigi. Ma, onorevole Indelli, noi non possiamo cambiare il senso chiaro e manifesto delle parole. Io trovo che nell'articolo 5 della Convenzione di Parigi si dice che la Convenzione non deroga in nessuna parte all'obbligo che è portato dalle leggi interne dei vari paesi di *exploiter* le invenzioni nel paese, mentre invece nella Convenzione con la Germania è detto il contrario, è detto cioè che la Convenzione deroga all'obbligo che vi sia nelle leggi interne dei due paesi di *exploiter* le invenzioni nell'interno dei due Stati. E questo è detto con parole così chiare e precise che proprio non vi può essere alcun dubbio.

Indelli. Sciaguratamente!

Campi, relatore. Sarà sciaguratamente o non sarà sciaguratamente; però io credo che qui non sia il caso, e l'ho detto nella relazione, di entrare in una discussione teorica sulla bontà o meno di questo metodo, sulla preferibilità che possa darsi al sistema della Convenzione con la Germania, in confronto di quello della Convenzione di Parigi. Tutta la questione resta esaurita quando si rifletta che questa clausola è perfettamente reciproca e che sono dispensati gli inventori tedeschi di attuare la loro invenzione in Italia, come sono dispensati gli inventori italiani dall'attuare la loro invenzione in Germania. E quando siamo in tema di contratti, il criterio della parità di trattamento fra le parti con-

traenti è ciò che di più giusto si possa immaginare.

Presidente. L'onorevole sotto-segretario di Stato ha facoltà di parlare.

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e il commercio. Duolmi dovermi ripetere. Gli egregi oratori che si sono occupati di questa Convenzione, l'hanno paragonata all'atto di unione di Parigi, senza punto accennare all'altra parte contraente in questa Convenzione, all'Impero germanico, con cui noi avevamo dei patti espressi dall'articolo 5 del trattato di commercio del 1883, che diceva così: « Il carattere di una marca italiana deve essere giudicato secondo la legge italiana, e quello di una marca tedesca secondo la legge tedesca. »

Invece l'articolo della Convenzione attuale dice che la marca tedesca sarà ammessa al deposito in Italia, anche se non corrisponda alle prescrizioni della nostra legge.

Inoltre secondo gli onorevoli preopinanti, parrebbe che ammettere al deposito fosse come una semplice formalità, insufficiente per sé a creare alcun diritto. Invece è ben vero che per i marchi di fabbrica, essere ammesso al deposito significa acquistare dei diritti.

Non è lo stesso per il brevetto d'invenzione. Questo ha qualche cosa che rimane configurato, incarnato nel documento che si rilascia. Il marchio di fabbrica, invece, quando è ammesso al deposito, significa che è garantito nello Stato, diviene proprietà del possessore.

Ad ogni modo, prima della discussione ho dichiarato che il Governo lasciava riservata qualunque questione di apprezzamento. Ora posso raccogliere il frutto della mia raccomandazione da quello stesso che hanno detto gli onorevoli oratori. Riserviamo qualunque apprezzamento sulla deroga, e discutiamo e votiamo gli articoli per quello che sono.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Campi, relatore. Io non voglio fare nessun discorso contro le tesi assai pericolose, e che io credo in perfetta contraddizione con la legge, che sono state enunciate testè dall'onorevole sotto-segretario di Stato; mi limito ad invocare l'articolo 9 della legge 30 agosto 1868, dove è precisato quale sia il carattere legale e l'effetto del deposito di un marchio di fabbrica.

Non ho altro da aggiungere.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni procederemo nella lettura degli articoli.

« Art. 7. Quei marchi di commercio e di fabbrica che nel paese d'origine sono di dominio pubblico, non potranno formare oggetto di un privilegio esclusivo nei territori dell'altra Parte. »

« Art. 8. La presente Convenzione entrerà in vigore il 1° febbraio 1892 e resterà esecutoria fino alla scadenza di un periodo di sei mesi dopo denuncia fattane da una delle Parti contraenti.

« La presente Convenzione sarà ratificata e le ratifiche saranno scambiate a Roma il più presto possibile.

« In fede di che i rispettivi plenipotenziari l'hanno firmata e vi hanno apposto il loro sigillo. »

Ma in questo articolo mi pare che occorra modificare la data.

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Possiamo mettere il 1° marzo invece del 1° febbraio.

Palberti. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Palberti. Faccio osservare all'onorevole sotto-segretario di Stato che la passata Convenzione è scaduta col 1° febbraio. Se noi ora diciamo, nell'articolo 8, che la Convenzione entrerà in vigore il 1° marzo, avremmo un mese d'interregno, nel quale non vige più l'antico trattato, e non esiste ancora il nuovo. Quindi opino che sarebbe meglio mantenere la data del 1° febbraio.

Presidente. Convieni allora modificare la dizione dell'articolo 8.

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Precisamente.

Presidente. Si direbbe, dunque, così: « La presente Convenzione avrà il suo effetto dal 1° febbraio 1892 e resterà esecutoria fino alla scadenza di un periodo di sei mesi dopo denuncia fattane da una delle parti contraenti. »

Chi approva quest'articolo così modificato è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Rileggo l'articolo unico, che include l'approvazione di questa Convenzione:

« *Articolo unico.* È approvata la Convenzione fra l'Italia e la Germania firmata a Roma, il 18 gennaio 1892, per la reciproca protezione dei brevetti d'invenzione, dei disegni e modelli industriali e dei marchi di

fabbrica, le ratifiche della quale furono scambiate a Roma li 12 febbraio dello stesso anno.

Procederemo, fra breve, alla votazione del presente disegno di legge.

Discussione di sei disegni di legge per eccedenze d'impegni.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione di sei disegni di legge relativi all'approvazione di eccedenze d'impegni verificatesi nella assegnazione di sei capitoli della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91.

Do lettura di questi sei disegni di legge con l'avvertenza che, non sollevando essi discussione, procederemo, senz'altro, alla votazione a scrutinio segreto a tenore del regolamento.

Il primo disegno di legge (n. 193-A) è il seguente:

« *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 2,300. 75 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 2 « *Ministero - Personale straordinario* » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Il secondo disegno di legge (n. 194-A) è il seguente:

« *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 2,220. 62 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 3 « *Ministero - Spese d'ufficio* » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Il terzo disegno di legge (195-A) è il seguente:

« *Articolo unico.* È approvata la eccedenza d'impegni della somma di lire 7,488.67 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 4 « *Mantenimento del palazzo della Consulta ed arredamento delle sale di rappresentanza* » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Il quarto (196-A) è così concepito:

« *Articolo unico.* È approvata la eccedenza d'impegni di lire 1,621.69 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 8 « *Spese casuali* » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Il quinto (197-A) è così concepito:

« *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza

d'impegni di lire 24,427.44 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 9 « *Stipendi ed assegni al personale delle Legazioni* » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91.»

Il sesto (198-A) è così concepito:

« *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 28,293.39 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 10 « *Stipendi ed assegni al personale dei Consolati* » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge già approvati.

Presidente. Ora si procederà alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: Convenzione con l'Impero Germanico per la reciproca protezione dei brevetti d'invenzione, dei disegni e modelli industriali e dei marchi di fabbrica, e sugli altri sei disegni di legge per approvazione di eccedenze di impegni verificatesi in sei capitoli della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Si faccia la chiama.

Adamoli, segretario, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione:

Accinni — Adamoli — Afan De Rivera — Agnini — Arcoleo — Arnaboldi — Arrivabene — Artom di Sant'Agnese.

Baratieri — Barzilai — Basini — Beltrami — Bertollo — Bettòlo — Billia Paolo — Bonardi — Bonasi — Bonghi — Borromeo — Branca — Brin — Bufardecì — Butini.

Cadolini — Cambray-Digny — Campi — Cappelli — Carcano — Carezzi — Carmine — Casana — Castoldi — Cavalletto — Cefaly — Centi — Chiapusso — Chiara — Chiesa — Chimirri — Chinaglia — Cianciolo — Cibrario — Clementini — Cocco-Ortu — Colajanni — Colombo — Colonna-Sciarra — Comin — Corsi — Costa Alessandro — Crispi — Cucci Luigi — Cuccia — Curioni.

D'Adda — Damiani — Daneo — De Bernardis — De Blasio Vincenzo — Del Balzo — De Lieto — De Puppi — De Riseis Giuseppe — De Zerbi — Diligenti — Dini Luigi — Di Rudini — Di San Giuseppe — Di Sant'Onofrio. Ellena — Engel.

Falconi — Fani — Favale — Ferrari Luigi

— Ferraris Maggiorino — Ferri — Finocchiaro-Aprile — Flaùti — Fornari — Fortunato — Franceschini — Frola.

Gallavresi — Gallo Niccolò — Garelli — Gianolio — Giolitti — Giordano Apostoli — Giovagnoli — Grimaldi — Guglielmini.

Indelli.

Lanzara — La Porta — Lazzaro — Leali — Levi — Lochis — Lucifero — Luporini — Luzi.

Marazio Annibale — Marazzi Fortunato — Marchiori — Mariotti Filippo — Martelli — Martini Ferdinando — Martini Gio. Batta. — Marzin — Massabò — Mel — Menotti — Mestica — Miceli — Montagna — Monticelli — Morelli — Muratori.

Nasi Nunzio — Nicotera — Nocito.

Omodei — Orsini-Baroni.

Pais-Serra — Palberti — Panizza Giacomo — Panizza Mario — Pantano — Paolucci — Papa — Papadopoli — Pascolato — Passerini — Pellegrini — Perrone — Picardi — Piccolo-Cupani — Pompilj.

Quintieri.

Rampoldi — Randaccio — Rava — Rinaldi Antonio — Rizzo — Romanin-Jacur — Roncalli — Ronchetti — Rospigliosi — Rossi Gerolamo — Roux — Ruspoli.

Sacchetti — Salandra — Santini — Saporito — Sella — Siacci — Simonelli — Solimbergo — Solinas Apostoli — Sonnino — Spirito — Squitti — Stelluti-Scala — Strani — Suardi Gianforte.

Tabacchi — Tajani — Tegas — Tiepolo — Toaldi — Tomassi — Tondi — Torraca — Triepi.

Vaccaj — Valle Angelo — Vendemini — Vollaro-De Lieto Roberto.

Zainy — Zanolini — Zappi — Zeppa.

Sono in congedo:

Alli-Maccarani — Amore — Andolfato.

Baroni — Bastogi — Berio — Bertolini — Bertolotti — Bianchi — Bobbio — Bonacci — Borsarelli — Boselli — Broccoli.

Calpini — Calvanese — Capoduro — Carnazza-Amari — Casati — Castelli — Cavalli — Chiaradia — Cocozza — Corvetto — Cremonesi.

D'Ayala-Valva — De Dominicis — De Pazzi — De Riseis Luigi — Di Collobiano.

Ercole.

Fagioli — Fede — Fili-Astolfone — Franchetti — Franzi.

Ginori.

Maffi — Maluta — Mariotti Ruggero —
Maurogordato — Minelli — Mirabelli —
Monti.

Nasi Carlo.

Pandolfi — Patamia — Penserini — Poggi
— Polvere — Ponti — Puccini — Pugliese
Quartieri.

Ricci — Ridolfi — Rocco — Rubini.

Sampieri — Sanguinetti Adolfo — Sardi
— Silvestri.

Tacconi — Tassi — Testasecca — Tom-
masi-Crudeli — Torrigiani.

Vendramini — Vetroni.

Zuccaro-Floresta — Zucconi.

Sono ammalati:

Barazzuoli — Berti Domenico — Billi
Pasquale.

Cagnola — Capilupi — Cavallotti — Ci-
pelli — Cittadella — Coffari — Compans —
Coppino — Corradini — Curati.

Danieli — De Giorgio — Della Valle —
Delvecchio — Di Marzo — Di San Donato.

Ferracciù — Ferrari-Corbelli.

Gagliardo — Galimberti — Gentili —
Giovanelli — Grassi Paolo — Guglielmi.

Imbriani Poerio.

Jannuzzi.

Lacava — Lorenzini — Lovito — Lu-
ciani — Lugli — Luzzatti Luigi.

Marinuzzi — Marselli — Mazzoni — Mez-
zacapo — Mocenni — Molmenti — Mordini.

Narducci.

Odescalchi.

Panattoni — Piccaroli — Pinchia — Pram-
polini.

Romano — Rosano — Rossi Rodolfo —
Ruggieri.

Sani Severino — Sciacca della Scala —
Seismit-Doda — Serra — Sola — Speroni —
Suardo Alessio.

Tenani — Trompeo.

Assente per ufficio pubblico:

Niccolini.

Presentazione di due disegni di legge.

Colombo, ministro delle finanze. Chiedo di
parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Colombo, ministro delle finanze. Mi onoro di
presentare alla Camera due disegni di legge:

l'uno, per modificazione di legge per la tassa
di manomorta; l'altro (che presento di con-
certo col ministro di grazia e giustizia e dei
culti), per la sistemazione delle decime do-
vute al Demanio e al Fondo per il culto, per
gli enti ecclesiastici della chiesa cattedrale
di Girgenti.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro
delle finanze della presentazione di questi
due disegni di legge, che saranno stampati
e distribuiti agli onorevoli deputati e segui-
ranno il procedimento degli Uffici.

Seguito della discussione del disegno di legge relativo alle tranvie.

Presidente. Lasciemo le urne aperte e pro-
cederemo nell'ordine del giorno, il quale reca
il seguito della discussione sul disegno di
legge riflettente le tranvie e le ferrovie eco-
nomiche.

La discussione è rimasta sospesa all'arti-
colo 14, che è il 15 del testo ministeriale,
poichè la Commissione ha soppresso l'arti-
colo 14 dello stesso disegno ministeriale.
Gli articoli approvati furono stampati e la
Camera li ha sott'occhi.

« Art. 14. Tutti i trasporti effettuati sulle
tranvie a trazione meccanica saranno soggetti
al pagamento della tassa stabilita dalla legge
14 giugno 1874, n. 1945, serie 2^a, pei tra-
sporti a piccola velocità.

« La tassa di bollo stabilita dalla legge
13 settembre 1874, n. 2077, serie 2^a, sui bi-
glietti per il trasporto dei viaggiatori, non
sarà dovuta per le distanze inferiori ai tre
chilometri. »

Avverto la Camera che la Commissione
propone di sopprimere il secondo capoverso
di questo articolo.

L'onorevole Tegas ha facoltà di parlare.

Tegas. Con questo articolo il ministro dei
lavori pubblici, d'accordo col ministro delle
finanze, propone di estendere ai trasporti ef-
fettuati sulle tranvie tutte quelle imposte
le quali, per la legge del 14 giugno 1874,
gravano quei pubblici servizi, in corrispettivo
delle concessioni fatte e in proporzione del
loro traffico.

Le Commissioni, che si alternarono su
questo disegno di legge, accettarono intera-
mente il principio della estensione per quanto

riguarda la tassa sulla piccola velocità come per la percentuale chilometrica, che fu ieri discussa a proposito dell'emendamento Engel, che ho combattuto, e la Camera ha respinto.

Ma è sorto un dissenso tra le Commissioni e il Ministero dei lavori pubblici a proposito del secondo capoverso dell'articolo 15, col quale si estende in parte alle tranvie la tassa di bollo sui biglietti per il trasporto dei viaggiatori.

Veramente le Commissioni si limitavano ad osservare che per le piccole distanze, essendo minimo il prezzo dei biglietti, una tassa di 5 centesimi rappresentava il 30, il 40, fino il 50 per cento sul prezzo del trasporto.

E la osservazione era in qualche modo fondata. Diguisachè il ministro, per conciliare, in modo equo, gli interessi del servizio tranviario con quelli dell'erario, aveva proposto, come risulta dal progetto ministeriale, che venissero esentate da tassa le distanze inferiori ai 3 chilometri, che si riferiscono generalmente al servizio dei *tram* urbani e suburbani; perchè altrimenti dovendosi aumentare il prezzo dei biglietti riescirebbe troppo grave.

Però non vi è alcuna ragione di esentare i tranvai a lunga percorrenza da questa tassa, poichè essi fanno un servizio identico a quello delle ferrovie economiche e delle ferrovie ordinarie; e queste ragioni sono anche più forti, nel caso in cui questi tranvai percorrano linee parallele alle ferrovie economiche od ordinarie, facendo loro una vera concorrenza.

Di tranvai che hanno un percorso di 30 o 40 chilometri potrei citarne molti, sebbene il relatore della Commissione, in una delle sedute passate, abbia detto che non ne conosceva in Piemonte; potrei citare quello Torino-Mosetta-Saluzzo; da Cuneo a Saluzzo; da Torino a Cumiana, tutti paralleli a strade ferrate che esistevano, o che si vanno ad aprire.

Credo dunque che ai tranvai, che hanno così lunghi percorsi, debba imporsi la tassa di cinque centesimi; tassa che non aggraverà punto le Società dei tranvai e l'industria, e, nello stesso tempo, li equiparerà alle ferrovie ordinarie, i cui biglietti sono appunto gravati della tassa di 5 centesimi. Così la concorrenza che fra questi mezzi di trasporto verrà a stabilirsi, sarà onesta e legittima, perchè fatta ad armi eguali, e lo Stato potrà attingere a tutte

le fonti per sopperire alle deficienti entrate dell'erario.

Quindi proporrei che fosse fatto rivivere il secondo capoverso dell'articolo ministeriale e pregherei la Commissione di volerlo accettare, perchè esso rappresenta una via di conciliazione fra una tassazione troppo assoluta ed una esenzione troppo larga concessa alle tranvie.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io vorrei far riflettere alla Commissione, salvo a discutere poi sulle modalità dell'emendamento proposto dall'onorevole Tegas, che il sopprimere il capoverso secondo non muta la legge di bollo del 13 settembre 1874 e quindi la tassazione rimane egualmente integra. Onde sarebbe forse opportuno ripristinare il capoverso proposto dal Ministero; potremmo intenderci sulle distanze, se i tre chilometri sembrano una distanza troppo breve; ma nell'interesse della finanza e nell'interesse anche dell'industria tranviaria, potrebbe giovare che vi fosse nella legge una disposizione chiara e precisa a questo proposito.

Marazzi, della Commissione. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marazzi.

Marazzi, della Commissione. La soppressione del secondo capoverso non credo che possa dar luogo agli inconvenienti lamentati dall'onorevole ministro, perchè adesso la tassa di bollo sui biglietti delle tranvie non si paga.

Voci. Si paga.

Marazzi, della Commissione. No, no, non si paga sui biglietti dei tranvai.

Branca, ministro dei lavori pubblici. S'incassano 59,000 lire sotto forma di abbonamento.

Marazzi, della Commissione. L'onorevole Tegas non vuole che siano esenti dalla tassa di bollo le distanze inferiori a tre chilometri; ma noi facciamo osservare che, aggravando della tassa di bollo di cinque centesimi al biglietto delle tranvie a tre chilometri, che costa circa dieci centesimi, si impone una tassa troppo eccessiva sopra coloro, che più hanno bisogno delle tranvie, e che, specialmente per le piccole distanze, sono i poveri, quelli cioè che non hanno altro mezzo di locomozione. Se an-

diamo avanti di questo passo, tanto vale mettere anche il bollo sopra le vetture private e sui pedoni!

Tegas. I poveri vanno in tranvai?

Marazzi, della Commissione. Sì, i poveri che vanno nei tranvai, sono molti.

Dunque non credo che si debba insistere sulla tassa di bollo per le distanze di tre chilometri. Potrebbe forse adottare un temperamento facendo pagare la tassa di bollo per le percorrenze superiori a dieci chilometri.

Quanto ai mezzi di esazione il Ministero delle finanze potrebbe intendersi con le Società, come fa la posta per l'abbonamento dei giornali; ma il meglio è non parlare affatto di bollo.

Non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Engel.

Engel. Anche a proposito di questo articolo mi pare opportuno di richiamare l'attenzione della Camera sopra un fatto, del quale non hanno tenuto conto coloro che fin qui hanno parlato. Si è parlato di tutto, fuorchè degli effetti che avrà, sopra l'andamento economico di queste Società tranviarie la tassa di bollo che oggi si propone.

Ho avvertito ieri che le Società tranviarie si trovano ora in un momento molto difficile. Le tranvie sono sorte quasi tutte dal 1880 al 1885; poi, non se ne sono costruite quasi più. Vi sono poi alcune Società tranviarie le quali non danno un centesimo di dividendo, altre che lo danno assolutamente irrisorio. Per esempio, ne conosco di quelle che diedero 60 centesimi di dividendo ogni 100 lire di capitale. Ora, in questa condizione di cose, equivarrebbe assolutamente a sopprimere parecchie di queste Società l'aggravare la mano sopra di esse. La Camera ci pensi, perchè potrebbe andare incontro a conseguenze assai gravi in danno delle popolazioni. Sta bene tener conto delle esigenze dell'erario, e delle esigenze delle Società ferroviarie; ma il primo, il superiore interesse, è quello delle popolazioni, le quali non si devono privare dei mezzi di comunicazione che posseggono o che sperano di possedere fra breve.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Palberti.

Palberti. Mi unisco alla proposta dell'onorevole Engel, ma lo fo anche per un'altra ragione. Lasciando da parte l'andamento economico delle Società tranviarie, andamento

che tutti conosciamo e che conosceremo meglio quando le Società si troveranno nella necessità di rifare il suolo stradale e di rinnovare il materiale mobile, e vedremo quanti altri fallimenti seguiranno a quelli che sono già avvenuti, mi do pensiero assai io più dell'interesse di coloro che si servono del tranvai.

Applicando l'imposta del bollo sui biglietti, perderanno le Società, perchè avranno minori introiti, ma perderà soprattutto il pubblico, composto specialmente di poveri, il quale non vorrà accrescere di un terzo, di un quinto, di un sesto, di un decimo la spesa del suo viaggio.

Engel. Cesserà l'esercizio!

Palberti. Potrebbe anche aver ragione l'onorevole ministro nel sostenere che la soppressione pura e semplice del secondo capoverso, quale è proposta dalla Commissione, porta il pericolo che, se non il ministro dei lavori pubblici, quello delle finanze sarà tentato di provvedere all'esazione di questa tassa di bollo, perchè, difatti, la legge del 1874 si presta ad una interpretazione molto pericolosa pei viaggiatori e portatori di questi biglietti.

Quindi, mentre mi unisco alla proposta, quale risulta materialmente dal progetto della Commissione, quale risulta, anche meglio illustrata, dalle ragioni che la Commissione ha consegnate nella relazione, mi fo lecito, non potendo proporre un emendamento, di pregare la Commissione di consentire che, invece della soppressione pura e semplice del secondo capoverso del progetto ministeriale, si dica espressamente che i biglietti di trasporto sui tranvai non saranno sottoposti alla tassa di bollo stabilita dalla legge del 1874.

Cucchi Luigi. Siano esenti!

Palberti. Sì; che siano esenti.

Presidente. L'onorevole Giolitti ha facoltà di parlare.

Giolitti. A me pare grave il sistema di modificare le leggi organiche d'imposta a proposito di un'altra legge che tratta un argomento speciale.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ha ragione!

Giolitti. Noi facciamo le leggi d'imposta all'ingrosso per demolirle al minuto, sicchè saremo poi costretti ad applicare imposte nuove ai contribuenti.

Voci. Ha ragione!

Giolitti. L'altro giorno, i vari oratori che

parlarono non erano nemmeno d'accordo su questo punto: se oggi si paghi o non si paghi la tassa di bollo sui biglietti delle tranvie.

Voci. Non si paga!

Giolitti. Ma ho udito altri oratori affermare il contrario.

Quando non siamo ben sicuri nemmeno di questo fatto, mi pare che la miglior soluzione sia questa: non parlare d'imposta in questa legge la quale non è che una legge di organizzazione del servizio tranviario.

Lasciamo che la questione dell'imposta sia regolata dalla legge generale sul bollo, e sopprimiamo addirittura il capoverso: così non pregiudicheremo nulla.

Engel. All'articolo 13 si è parlato di tassa.

Giolitti. Quella non era una tassa; se ricordo bene, era un corrispettivo della sorveglianza.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Gianolio, relatore. La legge sul bollo assoggetta a una tassa di centesimi cinque i biglietti per il trasporto non gratuito dei viaggiatori sulle ferrovie, sui piroscafi e sulle vetture pubbliche.

La finanza non ha mancato già altre volte di elevare la pretesa di colpire colla tassa di centesimi 5 i biglietti che si distribuiscono nelle tranvie, e si è fatta una distinzione tra il caso in cui il biglietto si dia durante il percorso e quello in cui sia dato allo sportello.

E ciò fondandosi sopra queste ragioni che sono sottili in verità.

Si è detto: quando voi andate a comperare il biglietto allo sportello, prima di entrare nella stazione, voi create il documento del contratto di trasporto, che vi dà diritto ad entrare nella stazione, e a prender posto nel vagone. Quindi in questo caso è dovuta la tassa, e ciò si applica precisamente per le ferrovie. Quando invece voi entrate liberamente nella vettura, e poi durante la corsa ricevete il biglietto dal conduttore, pagandone l'importo, questo biglietto non è più il documento che viene ad accertare l'esistenza del contratto di trasporto, ma è un mezzo che le Società hanno immaginato per controllare l'operato dei loro agenti, è qualche cosa che riguarda l'interno del servizio.

Ora è appunto per questa distinzione che la giurisprudenza finanziaria, o almeno la pratica amministrativa, ha sempre ritenuto esonerati dalla tassa di bollo i biglietti che

si distribuiscono lungo il percorso, e soggetti a bollo quelli che si danno nelle stazioni. E siccome vi sono dei tranvai che trovano comodo fare questa distribuzione dei biglietti prima della corsa, così probabilmente per questi si sarà fatto quel certo abbonamento che contempla la legge stessa del bollo, e da questa saranno derivate quelle 59,000 lire di cui parla l'onorevole ministro.

Detto ciò, io proprio trovo giusta e fondata l'osservazione che ha fatta l'onorevole Giolitti.

Non tocchiamo la legge del bollo, lasciamola qual'è, senza volerla nè confermare, nè modificare. Se il ministro delle finanze crederà di poterli colpire, questi biglietti, li colpirà, salvo ai concessionari di far valer le loro ragioni. Se poi vorrà fare una leggina per questo, la porterà dinanzi a noi, e la discuteremo.

Del resto, senta, onorevole Tegas, mettere una tassa di bollo sopra un percorso di tre chilometri è qualche cosa di enorme. Tre chilometri, in certi siti, rappresentano due soldi, dieci centesimi. Ora, volete voi mettere una tassa di bollo che rappresenta il 50 per cento dell'oggetto che è constatato da quel documento? Vede l'onorevole Tegas che sarebbe proprio un'enormità.

Il ministro Finali aveva altra volta proposto 10 chilometri, poi venne la Commissione parlamentare, referente l'onorevole Vigoni, che tolse affatto questo.

Il ministro presentando il nuovo progetto, venne ai 3 chilometri, e disse: oltre i 3 chilometri sarà dovuta la tassa. Ma io credo che quando il ministro la restrinse, non sperava che la Camera l'accettasse; piuttosto voleva aprirsi la via a un componimento.

Ma proprio io ritengo che non sia il caso di battaglia su questo punto.

Quando voi abbiate stabilito che si pagherà solo al di là dei 10 chilometri, che cosa avverrà? Che si prenderanno due biglietti consecutivi. Colui che ha da percorrere, per esempio, 18 chilometri, ne prende uno per 9, ed un altro per gli altri 9.

E quindi la finanza non verrà ad incassare somma veruna. Per cui desidererei che l'onorevole ministro si adattasse all'avviso della Commissione.

Il ministro delle finanze vedrà se quelle ragioni che sono state adottate per esonerare da tassa di bollo i biglietti distribuiti du-

rante il percorso, sian buone. Se a lui sembri di no, potrà richiamare a nuovo esame la questione e vedere se si debbano colpire della tassa di bollo questi biglietti e i convenzionari vedranno di difendersi da questa pretesa.

Abbiamo avuto esempi recenti che il solito praticato in materia di bollo non fa stato, perchè anche a molti anni di distanza, dopo che il praticato ha durato per lungo periodo di tempo, si applica la legge diversamente.

Noi si era parlato coll'onorevole ministro di venire al progetto primitivo dei 10 chilometri, ma proprio mi pare che faremmo una cosa inutile, e che il meglio sia che si accetti il progetto della Commissione, cioè la soppressione del secondo comma di questo articolo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Per non turbare le ragioni della finanza ritengo opportuno accettare le conclusioni a cui è venuto il relatore, cioè a dire di sopprimere com'era nel progetto della Commissione il secondo capoverso e di lasciare il primo. Così si tien conto dell'osservazione fatta dall'onorevole Giolitti.

Però, poichè la questione è stata sollevata, è bene dare qualche chiarimento.

Si dice: i biglietti delle tranvie costano poco; ma si pagano cinque centesimi di bollo anche sui biglietti ferroviari del costo minimo di 20 centesimi, quali sono i biglietti di terza classe per la percorrenza di 3 chilometri.

Inoltre si contesta se vi è o no pagamento di tassa. Io, avendo assunto informazioni alle finanze, ho potuto sapere che s'incassano 60 mila lire, d'ordinario sotto forma d'abbonamento, precisamente pei biglietti che si staccano nelle stazioni di partenza, come ha osservato l'onorevole Gianolio.

Dunque, come si vede, la questione non manca di gravità e sarà più prudente non risolverla così di straforo. Si potrebbe quindi sopprimere addirittura il capoverso secondo.

Resta il primo capoverso nel senso che non turba la legge e spiega che è dovuta la tassa pei trasporti a piccola e non a grande velocità. Siccome abbiamo già detto che la velocità delle tranvie non può eccedere i 25

chilometri e questa è piccola velocità, il primo capoverso è, precisamente, corrispondente alla legislazione in vigore.

In tal modo possiamo essere tutti d'accordo. Il ministro delle finanze esigerà la tassa come crederà meglio, e se vi sarà una lacuna nella legislazione del bollo, la colmerà, ma la colmerà mediante un esame speciale della medesima, e richiamando l'attenzione del Parlamento sull'esame stesso.

Presidente. Dunque l'onorevole ministro propone la soppressione del secondo capoverso?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Sissignore; accetto l'articolo come è proposto dalla Commissione.

Presidente. L'onorevole Palberti ha facoltà di parlare.

Palberti. A me pare che la proposta cui ora concordano ministro e Commissione sia la peggiore delle soluzioni. Sono tutti e due d'accordo nel sostenere che è dubbio se, sopra i biglietti di trasporto nelle tranvie, sia applicabile la tassa del 1874. Ora domando, se presentandosi un dubbio, allorchè si sta per disciplinare un pubblico servizio, lo si debba lasciare insoluto. Comprendo la correttezza del ragionamento dell'onorevole Giolitti; a lui, zelante conservatore della stabilità del nostro bilancio, fa spavento che si vengano a portare perturbazioni all'assetto finanziario, incidentalmente, nella discussione di altre leggi; ma, nel caso presente, la questione non si può dire nuova, perchè, come fu, più volte, ricordato alla Camera, l'ordinamento di questi pubblici servizi è in discussione da tanti anni, ha formato oggetto di tanti progetti e di tante relazioni; e si è sempre e vigorosamente agitata la questione se dovevasi sopprimere o no questo famoso diritto del bollo.

Ora, ancorchè, oggi, non sia presente, ancorchè non sia intervenuto nella presentazione di questa legge, il ministro delle finanze, di cui speciale competenza può essere questa risoluzione, evidentemente non si può, neanche un momento, dubitare che egli non conosca il pericolo che la tassa potrebbe correre nella presente risoluzione. Se non interviene, significa che egli non crede che la pubblica finanza vi abbia un grande interesse.

D'altro lato, le parole discretamente spaventevoli del ministro autorizzeranno probabilmente lo zelo degli agenti fiscali, che, in questi ultimi anni si è tanto abilmente affi-

nato, ad applicare la imposta, a base della legge del 1874, ai biglietti che pur finora ne andavano esenti. Ed allora si verrebbe a quella gravità di condizioni, che era riconosciuta dallo stesso ministro proponente, quando egli stesso propone la esenzione delle distanze inferiori a tre chilometri e così esposti agli agenti fiscali si faranno pagare i 5 centesimi sopra un biglietto di 5 o 10 centesimi di costo normale.

Nelle condizioni presenti, possiamo noi lasciare il servizio ed il pubblico esposto a questo pericolo? Ritourneremo alla questione Stelluti, degli ultimi giorni: cioè, avremo di nuovo proteste vigorose alla Camera, perchè, appoggiandosi pure alla legge, gli agenti fiscali ne daranno una interpretazione onerosa, la quale, per tanti anni, non ha avuto luogo.

Quindi, per conto mio, mentre continuo a sostenere il concetto da cui partiva la Commissione, quantunque infelicemente espresso nella sua formula, cioè della soppressione pura e semplice del secondo capoverso, mi fo lecito di presentare, con dieci firme, un emendamento a fine di esentare dal diritto di bollo, di cui nella legge del 1874, tutti i biglietti delle tranvie.

Tegas. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà, onorevole Tegas.

Tegas. Io aveva in animo di proporre il ristabilimento dell'alinea dell'articolo 15 ministeriale relativo a questa tassa sui biglietti delle tranvie. Ma dal momento che il ministro dei lavori pubblici abbandona quell'alinea dicendo che la tassa già si percepisce dallo erario, non posso certo più insistere. Duolmi, però, che sia in questo momento assente il ministro delle finanze che meglio di tutti avrebbe potuto al riguardo illuminare la discussione ed il voto della Camera. Perchè se effettivamente la tassa non si percepisse, come la pagano tutti gli altri mezzi di trasporto, dovrebbe estendersi anche alle tranvie. Io non faccio proposte; ma, a parer mio, la interpretazione della legge del 1874 è per il pagamento della tassa. Se poi così non fosse, io ecciterei il ministro dei lavori pubblici, d'accordo col suo collega, tutore degl'interessi finanziari, a voler presentare al più presto una legge che estenda le imposte speciali ai vari mezzi di trasporto; perchè sarebbe una vera ingiustizia la esenzione della tassa per le tranvie a lungo percorso; una tale esenzione, costituirebbe un privilegio. Se questa tassa già esistesse, la ragione di averla

compresa in questa legge non si spiegherebbe. Io quindi dubito ancora che ci sia un equivoco, che debba essere chiarito; e per conseguenza prego il ministro di dichiarare espressamente alla Camera quale è la giurisprudenza in materia, che finora si è adottata, poichè altrimenti non vedrei più la ragione di questa legge.

Presidente. L'onorevole ministro ha acconsentito alla proposta della Commissione di sopprimere il secondo capoverso dell'articolo ministeriale.

Gli onorevoli Palberti, Rampoldi, Dilingenti, Colajanni, Engel, Favale, Casana, Martelli, Zanolini e Papa propongono, invece, questa aggiunta:

« I biglietti distribuiti ai viaggiatori delle tranvie nell'interno dei convogli sono esenti dalla tassa di bollo. »

La Commissione l'accetta?

Gianolio, relatore. La Commissione resta ferma in questo concetto: sopprimere la disposizione con cui si vogliono tassare questi biglietti e nulla più.

Essa ritiene che non si debba toccare la legge del bollo o modificarne in qualsiasi modo il senso. Solo osserva che ora questi biglietti non sono colpiti da alcuna imposta e non lo furono per il passato; e che ove l'emendamento posto a partito, sia respinto, voi darete argomento a sostenere che i biglietti debbano essere colpiti da imposta, perchè ad esonerarli non era necessario questa espressa dichiarazione.

Badate al pericolo che vi aspetta.

L'osservazione che ha fatto l'onorevole Giolitti è grave; e mi pare che debba fare impressione sulla Camera. E i proponenti si espongono al pericolo di veder respinto il loro emendamento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Non posso accettare l'emendamento proposto, per le ragioni già dette dall'onorevole Giolitti, perchè, ripeto, non si può ammettere che così di straforo, senza alcuna preparazione si venga a modificare una legge così importante come quella del bollo; quindi la Camera, spero, non vorrà accettare l'emendamento. Io, ripeto, lo respingo recisamente. La legislazione è quella che è; sarà interpretata lasciando la questione impregiudicata, ma non si può ammet-

tere che di strasforo si tocchi una legge di finanza.

Presidente. L'onorevole Palberti ha facoltà di parlare.

Palberti. Non so spiegarmi le meraviglie della Commissione, e le parole dell'onorevole ministro. Ci si viene a far rimprovero, di volere di strasforo ed all'improvviso toccare una legge d'imposta. Ma non è stato il ministro, che ha proposto l'esenzione della tassa del bollo fino a 3 chilometri? Quindi la legge d'imposta ha cominciato a toccarla lui, lo scandalo l'ha cominciato lui.

D'altra parte mi interessa dire, che questa è una questione che da dieci anni si discute, e quindi la mia proposta non è una sorpresa; e se questo emendamento venisse rigettato dalla Camera, il che spero non avverrà, e se a causa o pretesto di questo minacciato rigetto, voleste applicare al tranvai una tassa che prima non si applicava, la colpa non sarà mia, e la cosa non sarebbe nè giusta nè eloquente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Debbo far osservare all'onorevole Palberti che io ho accettato la proposta della Commissione, di sopprimere il 2° capoverso dell'articolo ministeriale, che era pur opera del mio predecessore. Dunque non venga a dire l'onorevole Palberti che sono io che l'ho proposto.

Il Governo è continuativo, lo si capisce, ma varia e si emenda; secondo che si passa da uno ad un altro ministro.

Come mia responsabilità non ho che quella delle proposte mie...

Palberti. Come Branca no, ma come ministro si.

Branca, ministro dei lavori pubblici. ... e quindi insisto perchè la Camera respinga l'emendamento.

Presidente. Gli onorevoli Palberti ed altri deputati propongono questa aggiunta:

« I biglietti distribuiti ai viaggiatori delle tranvie nell'interno dei convogli sono esenti dalla tassa di bollo.

« Palberti, Engel, Favale, Casana, Martelli, Colajanni, Rampoldi, Diligenti, Zanolini, Papa. »

La Commissione e il Governo non accettano quest'aggiunta.

Marazzi, della Commissione. Si potrebbe votare per divisione.

Presidente. Prima metterò a partito l'aggiunta e poi l'articolo.

Coloro che sono d'avviso di approvare l'aggiunta proposta dall'onorevole Palberti ed altri deputati, sono pregati d'alzarsi.

(Dopo prova e controprova non è approvata).

Metto a partito l'articolo 15, com'è proposto dalla Commissione:

« Tutti i trasporti effettuati sulle tranvie a trazione meccanica, saranno soggetti al pagamento della tassa stabilita dalla legge 14 giugno 1874, n. 1945, serie 2^a, pei trasporti a piccola velocità. »

(È approvato).

« Art. 16. Le ferrovie economiche verranno concesse per Decreto Reale, sopra proposta del ministro dei lavori pubblici.

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

L'onorevole Casana propone questa diversa redazione dell'articolo 16:

« Si considerano come ferrovie economiche le strade ferrate vincolate a non superare la velocità massima assoluta di 40 chilometri all'ora.

« Le ferrovie economiche verranno concesse per Decreto Reale, sopra proposta del ministro dei lavori pubblici.

« Esse possono essere stabilite in sede propria, ovvero in tutto od in parte sopra strade ordinarie con sede separata, e solo per brevi tratti, in casi eccezionali, con sede promiscua, mediante le cautele di cui all'articolo 18. »

L'onorevole Casana può parlare per svolgere il suo emendamento.

Casana. L'emendamento ch'ebbi l'onore di presentare consiste di due parti essenziali, che vengono a modificare l'articolo 15 della Commissione. L'ultima parte concorda all'incirca con l'emendamento proposto dagli onorevoli Sella e Marazzi, e perciò è viva in me la convinzione che la chiarezza della disposizione, che con esso si propone, debba indurre la Camera ad accettarlo. V'è però la prima parte del mio emendamento, la quale ha bisogno di qualche spiegazione. Chiedo venia alla Camera se per essa dovrò trattenerla qualche momento.

In questo disegno di legge, per quanto

riguarda le ferrovie economiche, manca, a mio avviso, come già dissi nella discussione generale, quanto stabilisca in modo chiaro in che consista la distinzione tra le ferrovie economiche e le strade ferrate ordinarie.

La necessità di introdurre questa distinzione è per me manifesta per la seguente ragione:

Se il disegno di legge non dà chiaramente il criterio, che distingue le ferrovie economiche dalle ordinarie, potranno avvenire due grandi inconvenienti.

Uno degl' inconvenienti sarebbe che, sotto il manto di ferrovie economiche, si domandino e si ottengano concessioni di strade ferrate ordinarie, con le agevolzze che la legge intende accordare solamente alle ferrovie economiche; le quali agevolzze sono di indole tecnica e di indole finanziaria.

Viceversa, può ancora avvenire l'altro grave inconveniente, che, quando a termini del titolo 5°, salvo errore, della legge del 1865, si presenterà alla approvazione del Governo un progetto di ferrovia economica, si troveranno, gli ufficiali tecnici governativi, davanti alla grave difficoltà di dover deliberare se si tratti o no di una ferrovia economica.

Non si può, a mio avviso, lasciare all'apprezzamento soltanto degli ufficiali tecnici del Governo questo giudizio; e questo dico, non già per mancanza di fiducia nel valore e nella devozione di questi egregi funzionari pubblici, ma perchè essi stessi debbono preferire di trovare nella legge il criterio, che li guidi nella applicazione della medesima.

Ora questo criterio nella legge attuale manca assolutamente, e, mancando, ne verrà una variabilità di apprezzamenti da un caso all'altro, a seconda delle persone, che saranno incaricate di esaminare il disegno, sottoposto alla approvazione del Ministero.

Io credo quindi che risulti in modo manifesto la necessità, che nella legge si determinino chiaramente i caratteri, che debbono distinguere le ferrovie economiche, dalle strade ferrate ordinarie. E parlo di caratteri e non di definizioni, perchè sono d'accordo perfettamente con l'onorevole relatore, che nelle leggi le definizioni stanno poco bene.

Questi caratteri, a mio avviso, debbono consistere nella limitazione della velocità massima di corsa; il che vuol dire non già la possibilità materiale di raggiungere più, o

meno, una data massima velocità di corsa, vuol dire la limitazione legislativa, alla quale dovrebbe essere vincolata ogni ferrovia economica nella sua massima velocità di corsa. E questo criterio è, a mio avviso, il migliore onde distinguere le ferrovie economiche dalle strade ferrate ordinarie, come già accennai nella discussione generale, per una considerazione, che mi piace di ripetere. Quando si vuole eseguire una ferrovia economica naturalmente s'intende di applicarvi tutto il minor dispendio; ma se questo minor dispendio non è tale da condurre ad un'economia di spese d'indole permanente e duratura esso non basta a dare a quella ferrovia il diritto al nome di economica.

Perchè abbiano diritto a quel nome le ferrovie devono realizzare ogni sorta di economie, che abbiano un carattere permanente. Quando si costruisce una ferrovia senza che sia prestabilito un limite alla velocità massima di corsa, ne viene di conseguenza che si debba prevedere il grande traffico, e si debba provvedere a treni acceleratissimi coi progressi moderni e con quelli che potranno venire. Bisogna per conseguenza che il tracciato sia fatto con tutte le modalità, che assicurino le maggiori garanzie di sicurezza; bisogna tenere le curve ampie, bisogna evitare il succedersi di curve l'una all'altra; bisogna provvedere a che non vi siano troppo forti differenze di pendenza; bisogna insomma adottare tutte le massime cautele nella costruzione, ed adottare un materiale pesante che possa maggiormente resistere alle scosse onde di conseguenza un armamento di molto maggior peso. Bisogna infine andare incontro ad un complesso di spese, indispensabili per rendere sicuro l'esercizio della ferrovia.

Se invece si presume che su quella ferrovia il traffico non abbia da esser grande, e che per conseguenza non occorran dei treni accelerati, allora vien spontaneo di costruire delle ferrovie economiche. In questo caso tutte le modalità avranno in mira questa condizione di cose. Sarà possibile secondare l'andamento del terreno con delle curve e controcure, pendenze e contro pendenze; sarà possibile adottare materiale leggero; sarà possibile fare l'esercizio con un personale minore, perchè un treno leggero è più atto a permettere i rallentamenti più pronti.

Risulta da quanto dissi che la limitazione nella velocità massima di corsa è il vero cri-

terio, che dovrebbe distinguere le ferrovie economiche dalle ordinarie. E non sono solo in questo avviso.

Io non sono che l'eco di altri; perchè, leggendo il volume degli studi fatti dalla Commissione del 1879, ho visto che questa opinione è stata emessa innanzi a quella Commissione, la quale era composta di personalità tecniche distinte, fra i quali il compianto Baccarini, gli ispettori del Genio civile Ferrucci Borgnini, l'ingegnere Mantegazza e l'ingegnere Lanino.

Ora, in questa Commissione del 1879 fu appunto detto che il principio, che fa consistere l'essenza delle ferrovie economiche nella riduzione della larghezza del binario, è solo vero per le costruzioni speciali in terreni montuosi, ma che invece il vero criterio dell'economia è da ricercarsi altrove che nella larghezza del binario; esso sta piuttosto nella minore velocità massima di corsa, che si assegna ai convogli.

Con questo io credo di aver dimostrato che è necessario non solo stabilire un criterio per distinguere le ferrovie economiche dalle strade ferrate ordinarie, ma che esso deve consistere nella limitazione alla velocità massima da assegnare ai convogli.

Resterebbe a dire perchè mi sono tenuto alla cifra di 40 chilometri, anzichè ad un'altra. È inutile che io tedii la Camera ripetendo quanto dissi a questo proposito nella discussione generale. Faccio osservare soltanto che il caso, che mi è stato accennato di altre ferrovie d'indole ordinaria, nelle quali questa velocità non è superata, non va contro la mia tesi; imperocchè se in esse non si è di fatto superato quella velocità massima di corsa, nulla impedisce che, con progressi meccanici ed anche solo incontrando maggior dispendio vi si possa, quando non trattenute da alcuna disposizione legislativa, adottarla. Mentre, invece, secondo il mio emendamento, coloro i quali, con l'ottenere una concessione di ferrovia economica, accettano i benefici che questa legge loro dà, dovrebbero essere vincolati a non mai superare quella massima velocità di corsa, che nella legge sarebbe stabilita.

Io quindi confido che, ben ponderando la portata del mio emendamento, l'onorevole ministro e la Commissione vorranno accettarlo. Attendo su questa questione le loro risposte.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Vorrei, se mi fosse possibile, soddisfare il desiderio dell'onorevole Casana. Ma io proprio lo prego di riflettere che meno sono determinati i caratteri delle ferrovie economiche, e tanto è meglio, si fanno i loro interessi.

Io rammento due casi che rappresentano proprio i punti estremi della questione. Si può fare in sede propria una ferrovia Decauville, che è anche meno di un tranvai, come viceversa vi può essere una ferrovia ordinaria, che faccia parte della rete principale o complementare, la quale può essere completata mercè una ferrovia economica che vada per luoghi montuosi, dove il traffico essendo minore, non vi sarebbe convenienza di proseguire con ferrovie della rete ordinaria.

Ora col determinare i caratteri della ferrovia economica, si verrebbero a porre inciampi alla loro concessione. Mentre invece, nel modo come è formulato l'articolo, vi è la possibilità di poter fare la ferrovia economica, non solo con diversità di velocità, ma con diversità di tipi.

Ora quale è il vantaggio che l'onorevole Casana intende di ricavare dal suo emendamento? Io credo che l'obbligare la ferrovia economica ad avere un tipo determinato sia contrario non solo allo spirito della legge, ma anche allo spirito della nostra legislazione.

Che certe ferrovie economiche debbano avere i caratteri e le garanzie che l'onorevole Casana desidera, è cosa giustissima. Si potrà tener conto delle sue osservazioni; si potrà stabilire anche, in forma regolamentare, una gradazione di tipi, ma mettere tuttociò in un articolo di legge, che venga a stabilire immutabilmente il concetto delle ferrovie economiche mi pare un togliere alle stesse la adattabilità che è necessaria per riuscire al loro scopo, che deve esser quello di esser un mezzo sussidiario per completare le reti principali. Io perciò prego l'onorevole Casana di riflettere se, con le sue buone intenzioni, non si raggiungerebbe un effetto contrario, e di ritirare perciò il suo emendamento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

Marchiori. Arrivati alla ferrovie economiche ci troviamo nel punto più difficile della legge. Il tranvai, dice la legge, deve essere parte in sede propria, e parte in sede separata; le

ferrovie economiche sono parte in sede separata e parte in sede propria.

Mi pare che press'a poco siamo allo stesso caso, e chi ci capirà qualche cosa in questa distinzione, credo che sarà un uomo, il quale meriti davvero un premio.

Ma è certo che se io volessi richiamare l'attenzione della Camera sopra la maggior importanza, che ha un'esatta determinazione della ferrovia economica in rapporto alla ferrovia ordinaria, probabilmente un mio emendamento in proposito avrebbe la sorte degli altri, che ho fatto per distinguere i tranvai dalle ferrovie economiche. Quindi mi astengo dal fare qualunque proposta.

Però mi preme, perchè non avvenga un equivoco, di richiamare l'attenzione dell'onorevole Casana sopra una citazione, che egli ha creduto di fare.

Egli ha citato una Commissione che, subito dopo la votazione della legge del 1879, il compianto Baccarini ha creduto di convocare per studiare le forme colle quali si dovesse procedere alla costruzione delle linee dello Stato. Badi che è questa una cosa affatto estranea alla presente questione e che non si può citare il lavoro di quella Commissione in occasione di questa legge. E tanto meno ciò si potrebbe fare, perchè già i lavori di quella Commissione sono stati oggetto di vive accuse e di dispute vivaci, che hanno avuto la conseguenza che la classificazione delle linee, che quella Commissione avea fatto in rapporto ai vari tipi di costruzione, non fu messa nella legge successiva che noi abbiamo approvato.

Quindi non accenniamo ai lavori di quella Commissione, che potrebbero creare una confusione nelle nostre menti e che non gioverebbero a chiarire il presente dibattito.

Io, ripeto, non farò proposte, ma desidero di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro e di ottenere da lui qualche dichiarazione sopra un punto che, ora che parliamo delle ferrovie economiche, diventa una necessità assoluta il chiarire. A me, dico il vero, farebbe molto piacere vedere introdotto in questo disegno di legge il secondo comma dell'articolo 12 del progetto presentato dal Baccarini nel 1890, il quale comma così si esprimeva:

« Non si può concedere alcuna linea di ferrovia o tranvia a vapore che per importanza e somiglianza di traffico, faccia concor-

renza ad altra strada ferrata o tranvia già stabilita e convenientemente esercitata od anche soltanto concessa. »

Se il Governo e la Commissione volessero accettare un emendamento consimile, io ne sarei lietissimo, ed è certo che provvederemmo ad una lacuna di questo disegno di legge. Ma non oso sperarlo. Però io credo che bisogna almeno fare una qualche dichiarazione su questo punto. E preciso bene il mio concetto, se eventualmente non fosse chiarissimo.

Non si tratta di limitare la concorrenza fra la ferrovia economica e la ferrovia ordinaria, ma si tratta di provvedere perchè due ferrovie economiche non si danneggino reciprocamente seguendo un tracciato parallelo.

Ho detto ieri qualcuna delle ragioni per cui non credo sia conveniente la libertà assoluta in materia economica delle ferrovie e dei tranvai; accenno ora ad un altro fatto, che potrebbe accadere. Potrebbero due Comuni o due Provincie chiedere delle ferrovie economiche, che corrispondessero a servizi quasi analoghi; e siccome o le Provincie o i Comuni potrebbero concorrere con larghi sussidi (e non è raro il caso che abbiano concorso con sussidi larghissimi), potrebbe avvenire che sorgesse una lotta dannosa fra due enti, che io credo spetti allo Stato di efficacemente tutelare.

Quindi, sarei lieto se mi si dichiarasse che, nel concedere ferrovie economiche, si terrà conto della condizione che, eventualmente, con una concessione, si può fare ad una concessione preesistente.

La dichiarazione non sarà che di un'efficacia molto relativa, perchè le sollecitazioni a cui può essere sottoposto un ministro dei lavori pubblici, possono fargli perdere la forza di un diniego; ed io credo che una disposizione, che fosse messa nella legge libererebbe il ministro da eccitamenti, da pressioni moleste che non sempre potrebbe respingere.

Presidente. Onorevole Sella, ha un'aggiunta a questo articolo.

Sella, della Commissione. Siccome la mia aggiunta è compresa nell'ultima parte dell'emendamento Casana, così attendo di vedere che cosa accadrà di questo emendamento.

Presidente. Allora, bisognerà farne due emendamenti. Una volta respinto l'emendamento Casana, sarebbe respinta la sua aggiunta.

Si associ all'onorevole Casana.

Sella, della Commissione. Mi associo per

quella parte che riguarda il mio emendamento.

Presidente. Onorevole Casana, mantiene il suo emendamento?

Casana. L'ultima parte del mio emendamento la mantengo, anche essendo confortata in ciò dall'onorevole Sella, che vi si è associato.

Quindi prego l'onorevole presidente, perchè, quando si passerà alla votazione del mio emendamento, si voti per divisione fra la prima parte, la quale non so se è accettata, o no, dalla Commissione (l'onorevole ministro non l'accetta) e la seconda parte, che ho ragion di credere che la Commissione abbia accettato, perchè uno dei suoi membri già l'appoggia. Ed ora dirò una parola all'onorevole Marchiori.

La proposta da lui fatta si tradurrebbe in conclusione nello stabilire in modo assoluto un vero monopolio delle strade ferrate...

Se io non ho inteso male, mi pare che il secondo capoverso dell'articolo 12 del progetto del 1880 suoni così:

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

Marchiori. Dunque vede... concorrenza fra gli stessi mezzi.

Casana. Ecco: io non vorrei servirmi di un'espressione, che mi verrebbe spontanea sulle labbra, perchè non è parlamentare; ma vorrei trovare una formula che esprimesse il pensiero che la proposta dall'onorevole Marchiori sarebbe una vera sorpresa.

L'accettare una proposta di simil genere incidentalmente a proposito dell'articolo in discussione mi sembrerebbe veramente una cosa gravissima, e per parte mia non mi ci potrei adattare.

Io per ultimo aggiungo che senza alcun dubbio la legge del 1879, approvando una grande rete di ferrovie complementari, prevedeva e voleva che fra queste se ne facessero il più possibile di economiche. Ne venne quindi che il ministro nominò una Commissione, la quale studiò metodi e sistemi, e quali di quelle ferrovie complementari avrebbero potuto essere fatte a tipo economico.

Ma questa fu, direi, una parte incidentale del lavoro della Commissione del 1879, imperocchè onde rispondere ai termini dell'inca-

rico avuto dal compianto ministro Baccarini, essa aveva necessariamente dovuto fare uno studio molto più ampio e generale, cioè lo studio in genere di tutte le questioni attinenti alle ferrovie economiche ed esaminare tutti i diversi tipi.

Ed è precisamente così vero che questo studio fatto da persone elette fu, per quanto si poteva nel 1879, uno studio oltremodo commendevole, che finora, in mancanza di alcuna legislazione che regolasse la materia, gli egregi ufficiali del Governo non ebbero altro criterio, che quello allora concretato da quella Commissione.

Che se poi risultò dall'esperienza che in qualche parte quei criteri si dovevano variare come, ad esempio, per quel che riguarda la sede stradale e l'armamento, sul quale argomento la Commissione si era indotta a stabilire un limite troppo basso, ciò non toglie la grande importanza dello studio stesso ed il merito grandissimo, che quegli egregi uomini ebbero nel compilare le loro disposizioni.

Venendo più precisamente al mio emendamento, io, in presenza della non accettazione per parte del ministro, e nel dubbio molto forte, che, neppure la Commissione sia propensa ad accettarlo, ne ritiro la prima parte, facendo voti che possa la lacuna, che resta nella legge non creare poi seri imbarazzi, quando talune ferrovie ordinarie si presenteranno, come ferrovie economiche o viceversa ed il decidere di queste questioni sarà interamente lasciato all'apprezzamento dei funzionari governativi.

Resterebbe quindi l'ultima parte del mio emendamento, riguardo alla quale io non ho che a riferirmi ai fatti.

Fin da ora nella concessione delle ferrovie biellesi, date e concesse con decreto dell'8 novembre 1889, all'articolo 5 della Convenzione è già contemplato il caso della sede promiscua. Credo quindi che la seconda parte del mio emendamento abbia quasi il diritto di essere accettata dal ministro e dalla Commissione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Marchiori fa una prima osservazione e dice: Qui, la legge dicendo « parte in sede propria e parte in sede stradale » il limite fra le ferrovie economiche e le tranvie diventa così sottile che quasi non si può più di-

stinguere quale sarà la tranvia, e quale sarà la ferrovia economica.

E qui mi piace ringraziare l'onorevole Marchiori, perchè la sua osservazione è la miglior risposta alla seconda parte dell'emendamento dell'onorevole Casana, accettato dall'onorevole Sella. Non è per non acconsentire alle loro proposte, ma se noi vogliamo che la legge conservi la sua euritmia; se vogliamo che le ferrovie economiche abbiano uno sviluppo consentaneo alla loro natura e che la tranvia sia un tipo a parte, occorre proprio insistere su questo punto della sede separata. L'onorevole Marchiori però, secondo me, va troppo in là in questa via, perchè anche le strade ferrate ordinarie, purchè non vi sia interruzione, possono passare attraverso una strada ordinaria.

Talvolta una strada ferrata passa sopra una strada nazionale o provinciale, la quale si deve allargare perchè la ferrovia possa seguire il suo asse normale; il che vuol dire che una ferrovia la quale ha sede propria potrà anche costruirsi sulla sede stradale, ma dovrà avere un andamento proprio, distinto e separato, e che qualora occorra occupare una parte di sede stradale, sarà occupata in modo che resterà una sede propria alla ferrovia economica.

Vengo alla seconda parte delle obiezioni dell'onorevole Marchiori, cioè alla determinazione dei criteri di utilità. Ma l'onorevole Marchiori che è così esperto di pubblica amministrazione sa, che il Decreto Reale non si può promuovere in queste materie, senza udire il Consiglio Superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato, i quali esaminano non solo la parte tecnica, ma tutti i lati del problema. Anzi nel Consiglio Superiore v'è stato chi voleva esaminare anche la parte finanziaria dei progetti ferroviari, cioè l'efficacia delle linee da costruirsi rispetto ai commerci, voleva anche riscontrare se le linee potevano essere produttive in guisa da coprire le spese d'esercizio, i sussidi e le spese di costruzione. Dunque, come vede l'onorevole Marchiori, di garanzie ve ne sono a dovizia, e il voler determinare in un articolo di legge i caratteri della ferrovia economica renderebbe il campo del Ministero molto più difficile.

Il disegno di legge dell'onorevole Baccarini citato dall'onorevole Marchiori fu concepito nel tempo in cui nè ferrovie, nè tranvie avevano avuto tutto il loro largo sviluppo,

perchè rimonta al 1880, e l'essere stato abbandonato in seguito dal suo stesso autore prova che lo sviluppo avuto dalle tranvie e dalle ferrovie economiche non permetteva più quella rigidezza di criteri. Ma del resto quanto alla sostanza siamo d'accordo, in quanto che, ripeto, da qualche tempo non si procede a concessioni senza udire anche il Consiglio dei ministri. Precisamente perchè si è voluto stabilire che allora si debbano concedere queste ferrovie, quando l'interesse pubblico sia evidente.

Ora, se a tante cautele si crede doverne aggiungere delle altre, si finirà per non far mai la concessione delle ferrovie economiche. Del resto, come fu notato nel corso di questa discussione, tutte queste condizioni sono efficaci o effimere, secondo la condizione economica del paese. Se vi è abbondanza di capitali, se vi è richiesta di comunicazioni, perchè il commercio lo esige, ritenete pure, non vi è forza nè di ministri, nè di leggi che possa impedire lo sviluppo di nuove linee ferroviarie. Chè anzi si modificherebbero le leggi all'occorrenza, ed il ministro che anticipasse la presentazione di un disegno di legge, adoperando la facoltà che ha nel modo più largo, sarebbe certamente applaudito dal Parlamento e dal paese. Se viceversa i capitali mancano, i traffici languiscono, potrà essere sicuro l'onorevole Marchiori che le cautele saranno strettamente osservate.

Io perciò pregherei la Commissione di mantenere l'articolo quale è, ed anche i proponenti degli emendamenti a contentarsi di queste facoltà late, ma determinate, che sono concesse al Governo nell'articolo del progetto ministeriale, accettato dalla Commissione.

Presidente. L'onorevole Sella ha facoltà di parlare.

Sella. Mettendo l'inciso « e solo per brevi tratti, in casi eccezionali, con sede promiscua, » mi pare che sia chiarissimo che si tratti veramente di casi eccezionali, e che quindi l'argomento dell'onorevole Marchiori, che si venga con ciò a confondere le ferrovie economiche con le tranvie, non abbia valore.

Ma supponiamo un caso: noi abbiamo una ferrovia economica sopra una strada con sede separata; noi troviamo una piazza in questa strada (potrei citare anche dove si è dato questo caso) della lunghezza di 200 metri; cosa dovremo fare?

Volete scartarla e andare da un'altra parte oppure ingombrare la piazza con chiusure?

Appunto questo caso prevede la mia aggiunta. Mi rincresce quindi di non poter accontentare l'onorevole ministro, e mantengo il mio lieve emendamento, che mi pare risponda perfettamente alla realtà delle cose.

Presidente. L'onorevole Marchiori ha facoltà di parlare.

Marchiori. Io non posso che ringraziare l'onorevole ministro della cortesia con cui ha voluto rispondere alle mie osservazioni.

Prendo atto per tutta quella parte, che risponde alle mie idee, delle dichiarazioni che ha fatto.

Quanto all'onorevole Sella non ho che a dirgli una cosa sola. Sta bene che la legge, che stiamo discutendo, interpretata esattamente, possa essere anche efficace sotto un certo punto di vista, ma bisogna vedere in pratica cosa avverrà, quando si dovranno applicare dei criteri, la cui interpretazione è lasciata ai funzionari governativi, che non trovano questi stessi criteri nella legge stessa esattamente definiti.

Presidente. Onorevole Casana, mi pare che il suo emendamento possa unirsi a quello dell'onorevole Sella, perchè l'ultimo comma dell'articolo sostitutivo, che Ella aveva presentato, contiene anche l'emendamento dell'onorevole Sella.

Branca. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io proprio desidero di far riflettere all'onorevole Sella che il caso eccezionale, ed io so quale sia, a cui egli ha alluso, si risolve da sè.

Infatti è stato risolto in senso favorevole, perchè le leggi sono soggette ad interpretazione, e quando manchi l'interpretazione ministeriale, andiamo innanzi al Consiglio di Stato.

Ora, come questo caso si è risolto una volta, si risolverà anche un'altra, se veramente presenterà i caratteri di estrema eccezionalità. Ma se noi cominciamo a mettere in una legge il caso eccezionale, per via d'interpretazione diventerà poi un caso normale.

Io prego quindi la Camera di accontentarsi di questa dichiarazione e di respingere l'emendamento.

Presidente. Onorevole Casana, mantiene Ella l'emendamento?

Casana. Per parte mia prendo atto delle

dichiarazioni del ministro e spero che nella realtà succederà che si considerino come casi eccezionali quelli che potranno presentarsi come tali. Per esempio, vi può essere il caso per la traversata di un fiume, di un ponte di una grande importanza; e se in quel caso la ferrovia economica potrà passare su quel ponte, con tutte le cautele di un passaggio a livello, quella ferrovia economica potrà costruirsi; altrimenti, dovendo affrontare una grave spesa, non potrebbe più avere effetto.

Ma siccome l'onorevole ministro ha precisamente fatto delle dichiarazioni delle quali resterà memoria nei verbali della Camera, io, per parte mia, ritiro l'emendamento, e spero che anche l'onorevole Sella farà lo stesso.

Presidente. L'onorevole Sella ritira il suo emendamento?

Sella. Ritiro il mio emendamento prendendo atto delle dichiarazioni del ministro, e facendo notare che l'articolo 38 del disegno di legge ministeriale parla appunto di tratti comuni con le strade carreggiabili.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Siamo d'accordo.

Presidente. L'onorevole Casana e l'onorevole Sella avendo ritirato i loro rispettivi emendamenti, metterò a partito l'articolo 15 del quale ho già dato lettura.

(È approvato).

« Art. 16. Le concessioni di ferrovie economiche non potranno essere fatte per un periodo di tempo eccedente i 70 anni.

La Commissione diceva di 90 anni; ora essa riduce questo termine a 70 anni, per parificarlo alla proposta del Governo. »

Pongo a partito questo articolo così emendato.

(È approvato).

« Art. 17. Lo Stato potrà concorrere nelle spese di costruzione e di esercizio delle ferrovie economiche con sovvenzioni chilometriche da concedersi nella misura e coi criteri definiti dalla legge 30 giugno 1889, n. 6183 tenuto conto per riguardo alla misura delle sovvenzioni predette, delle agevolanze consentite dalla presente legge a favore dei concessionari.

« Le Provincie, i Comuni e gli altri Corpi morali interessati, quando vi concorra l'interesse locale, potranno accordare sussidi alle ferrovie economiche, preferibilmente in forma

di sovvenzione chilometrica da decorrere dal giorno in cui la linea sarà aperta all'esercizio. »

L'onorevole Marazzi propone la soppressione del secondo paragrafo di questo articolo.

Ha facoltà di parlare.

Marazzi. Il secondo paragrafo, che io propongo di sopprimere in questo articolo, dovrebbe essere trasportato negli articoli aggiuntivi, affinché serva a meglio chiarire che gli enti interessati, quando vi concorra il proprio interesse, possono dare sussidi, tanto alle ferrovie economiche, quanto alle tranvie.

Mi riservo quindi, agli articoli aggiuntivi, dove si ripropone questo comma, di dire qualche parola sull'argomento.

Presidente. La Commissione accetta la proposta dell'onorevole Marazzi?

Gianolio, relatore. Trattandosi di una trasposizione e nulla più, la Commissione non ha difficoltà di accettarla.

Presidente. Allora si sopprime il secondo paragrafo che farà oggetto di articoli speciali.

Pongo a partito il primo paragrafo dell'articolo 17.

(È approvato).

« Art. 18. Nell'atto di concessione saranno determinati, sopra la proposta del concessionario, la quantità e il tipo di materiale mobile, di cui dovrà essere provveduta la linea in relazione al servizio cui è destinata. Nei capitolati verranno stabiliti per ciascun caso la velocità dei treni, il numero dei veicoli in rapporto con le condizioni della strada, e le prescrizioni vevoli a conciliare la sicurezza dell'esercizio con la razionale economia del medesimo specialmente per quanto riguarda il numero e le attribuzioni del personale viaggiante e di stazione, la composizione e la circolazione dei treni. »

L'onorevole Casana, al secondo periodo di questo articolo, propone questo emendamento:

« Nei capitolati verranno stabiliti per ciascun caso la velocità dei treni, le cautele necessarie pei tratti a sede promiscua il numero dei veicoli, ecc. come nel progetto della Commissione. »

L'onorevole Casana ha facoltà di parlare.

Casana. La sola aggiunta compresa in questo mio emendamento consiste nelle parole le quali ammettono che nei capitolati saranno stabilite le cautele necessarie per i tratti a sede promiscua. Sembra a me che si potrebbe

perfettamente mantenere l'inciso aggiunto a questo articolo, in seguito alle dichiarazioni dell'onorevole ministro.

Presidente. Anzi mi pare che, non essendosi insistito negli emendamenti all'articolo 15, questo emendamento non abbia ragione di esistere.

Casana. Ha ragione; non insisto.

Presidente. L'onorevole Marchiori ha facoltà di parlare.

Marchiori. Volevo domandare solo un chiarimento.

È ammesso che per le ferrovie economiche concorra il sussidio dello Stato. Credono il Governo e la Commissione che le tariffe, almeno le tariffe massime, nel caso che il sussidio governativo sia concesso, debbano essere approvate dal Governo? Domando una spiegazione.

Gianolio, relatore. Certamente. La legge dei lavori pubblici si riferisce ad una data forma di ferrovie. Si ammise altre volte che si potesse scostarsi in alcune parti da questa legge, lasciando modo di fare delle ferrovie meno costose. Ora, con questo disegno di legge si deroga bensì ad alcune poche disposizioni di questa legge; ma per tutte le altre parti la legge rimane in vigore. È dunque certo che il Governo, che dà le concessioni, ha il diritto di stabilire le tariffe.

Marchiori. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole relatore, che credo siano consono al pensiero dell'onorevole ministro.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Non solo consento con la Commissione, ma osservo che, siccome le concessioni in questi casi si fanno congiuntamente dai ministri dei lavori pubblici e del Tesoro, udito il Consiglio dei ministri e dopo lunghe pratiche, è necessario di stabilire il massimo.

Faccio però una riserva, cioè che nel caso di ferrovie economiche costrutte senza il sussidio vi potrebbe essere maggiore larghezza, poichè sarebbe un bene pel paese che potessero costruirsi ferrovie economiche senza sussidio di sorta.

Gianolio, relatore. Speriamolo.

Presidente. Non esendovi altre osservazioni, metto a partito quest'articolo 18.

(È approvato).

« Art. 19. Compatibilmente con la sicurezza dell'esercizio si potranno ammettere le fermate in binario corrente, anche senza fabbricati,

raddoppi di binari, scambi, meccanismi od altro apparecchio, e consentire l'utilizzazione ad uso di stazione di fabbricati privati. »

(È approvato).

« Art. 20. L'armamento dovrà esser tale da permettere il passaggio ai veicoli destinati al servizio della linea che forma oggetto della concessione e delle altre con cui s'intenda stabilire un servizio cumulativo. »

(È approvato).

« Art. 21. Il concessionario avrà l'obbligo di provvedere al numero di agenti necessario alla conservazione ed alla sorveglianza della strada, in modo da assicurare la libera circolazione dei convogli e la trasmissione dei segnali che verranno adottati. »

(È approvato).

« Art. 22. Le ferrovie o tratti di ferrovie economiche in sede propria non saranno obbligati alla separazione delle proprietà laterali con chiusure stabili o permanenti, ad eccezione delle località ove è bestiame vagante, nonchè nei luoghi molto frequentati e pericolosi, semprechè la velocità assoluta dei treni non oltrepassi 35 chilometri l'ora. Potranno pure sopprimersi i casotti di guardia applicando le sbarre mobili a conveniente distanza nei passaggi a raso su strade poco frequentate e in località che presentano nessun pericolo. »

A quest'articolo l'onorevole Casana propone un emendamento; propone, cioè, di sopprimere quanto fa seguito alle parole: « nonchè nei luoghi molto frequentati e pericolosi, » fino alla fine dell'articolo.

Ha facoltà di parlare.

Casana. Il mio emendamento era ispirato a due concetti: esso mirava in primo luogo alla disposizione per la quale le ferrovie economiche fossero assoggettate al vincolo d'una massima velocità di 35 chilometri all'ora.

Ora, per questa parte l'emendamento cade di per sè, non essendo stata accolta la corrispondente modificazione all'articolo 15. Rimane peraltro la seconda parte, cioè la soppressione del secondo comma: « Potranno pure sopprimersi i casotti di guardia, ecc. »

Nel mio pensiero non si tratta già di sopprimere quest'inciso, ma bensì di trasportarlo all'articolo 23, che mi sembra la sede più opportuna per quella disposizione.

Inoltre si tratterebbe, insieme ad un trasporto di sede, anche di una lieve modificazione di forma abbastanza importante per le sue conseguenze riguardo alle ferrovie economiche.

La formula dell'ultimo inciso dell'articolo 22, dicendo: « potranno pure sopprimersi, ecc. », suppone che di regola sui passaggi a livello debbano farsi i casotti di guardia. Ora questa sarebbe una condizione ben grave per le ferrovie economiche, e perciò mi sembra che la dizione, ch'io propongo per l'articolo 23 possa essere preferita, in quanto che contempla le facilitazioni che in quest'inciso si ammettono, senza stabilire come regola generale la necessità dei casotti di guardia.

Mi permetterei quindi di pregare l'onorevole presidente della Camera di tener conto che ritiro quella parte dell'emendamento, la quale importava la soppressione delle parole: « semprechè la velocità assoluta dei treni non oltrepassi 35 chilometri l'ora », e, mantenendo la seconda parte, nell'intendimento che l'inciso da modificare sia rinviato al seguente articolo 23.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Gianolio, relatore. Della prima parte dell'emendamento dell'onorevole Casana la Commissione non ha più ragione di occuparsi; per la seconda si tratta di una trasposizione, e forse, anzi senza forse, l'ordine logico sta per l'onorevole Casana.

La disposizione « Potranno, ecc. » ha sede migliore all'articolo 23, dove si parla di vigilanza, di cura, di custodia e d'altro.

Riteniamo poi che si possa accettare la dizione, che propone l'onorevole Casana, e che non modifica la sostanza della cosa.

Presidente. L'emendamento dell'onorevole Casana si riduce alla soppressione dell'ultimo comma.

Gianolio, relatore. È una semplice trasposizione. L'articolo che ora è in votazione, resterebbe composto del primo periodo.

Quanto al secondo periodo lo rimandiamo all'articolo 23.

Presidente. Allora l'articolo rimane come segue:

« Le ferrovie o tratti di ferrovie economiche in sede propria non saranno obbligati alla separazione delle proprietà laterali con chiusure stabili o permanenti, ad eccezione delle

località ove è bestiame vagante; nonchè nei luoghi molto frequentati e pericolosi, semprechè la velocità assoluta dei treni non oltrepassi 35 chilometri l'ora. »

(È approvato).

« Art. 23. Lungo le ferrovie in sede propria per provvedere alla vigilanza ed alle cure di buona manutenzione e di sicuro esercizio, debbono erigersi casette per guardiani e cantonieri, proporzionate per numero e per ampiezza alla importanza del movimento di ciascuna linea, alle particolari sue condizioni, ed alle circostanze locali. »

Qui verrebbe l'aggiunta del comma stralciato dall'articolo precedente. L'onorevole Casana propone un'altra redazione per questo articolo. Ha facoltà di svolgere la sua proposta.

Casana. Ho inteso con piacere che la Commissione ha trasportato in questo articolo il concetto dell'ultimo comma dell'articolo precedente.

A me sembra però che anche il contesto dell'articolo proposto richieda una qualche modificazione. Le modificazioni, che appunto vorrei introdurre, si spiegano poi facilmente. Tuttavia se la Commissione insiste nel suo articolo, mi basterà che si conservi nella sostanza il concetto da me proposto.

Coerentemente poi agli articoli già votati, consento che invece di « ispettore di circolo » si dica « funzionario tecnico governativo. »

Gianolio, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Gianolio, relatore. L'emendamento dell'onorevole Casana introduce nel primo comma di questo articolo le parole « garette di ricovero ». Credo che non vi sia difficoltà ad accettare questa aggiunta.

Egli poi toglie le parole « e per ampiezza ».

Ora intendiamoci bene: le case e le garette un'ampiezza debbono pure averla; e questa ampiezza, evidentemente, la determinerà il concedente approvando i disegni, che gli saranno sottoposti. Non vedo quindi nessun inconveniente nella soppressione della parola « ampiezza. »

Per parte mia non ho dunque nessuna difficoltà ad accettare queste piccole varianti, e credo che le accetterà anche l'onorevole ministro.

Presidente. Dunque l'onorevole Casana pro-

pone questa redazione dell'articolo 23, che è accettata dalla Commissione:

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

« Potranno a chiusura dei passaggi a livello ammettersi le sbarre mobili per quelle strade dove, a giudizio dei funzionari tecnici governativi, non si presenti nessun pericolo. »

L'onorevole ministro l'accetta?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Sì.

Presidente. Allora metto a partito l'articolo 23 così redatto.

(È approvato).

« Art. 24. Quando la velocità dei treni non oltrepassi i 35 chilometri all'ora, la distanza delle rotaie dalle case o dalle capanne in legno od in paglia potrà essere ridotta a soli dieci metri. »

A questo articolo l'onorevole Sella a nome della Commissione ha presentato la seguente aggiunta:

« Non vi sarà questo vincolo di distanza, se il sistema di trazione esclude il pericolo di incendio. »

Ha facoltà di parlare.

Sella, della Commissione. Questo vincolo di dieci o di venti metri era stato stabilito nella legge dei lavori pubblici per evitare il pericolo d'incendio. Ma se avessimo una ferrovia elettrica o ad aria compressa, è chiaro che non ci sarebbe nessuna ragione per mantenerlo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Engel.

Engel. Comprendo l'aggiunta fatta dall'onorevole Sella; ma non so capacitarmi del disposto di quest'articolo. Per quanta possa essere la mia buona volontà di semplificare il servizio e la costruzione delle ferrovie economiche, non mi so persuadere che il pericolo sia minore con una velocità inferiore a 35 chilometri, che non quando si corre con una velocità maggiore. Credo anzi che questa disposizione debba essere abbandonata, perchè le ferrovie economiche adoperano molto spesso un combustibile inferiore, il quale produce un maggior numero di scintille, e perchè il

pericolo dipende dallo sforzo cui si sottopone la caldaia, ed è maggiore quando ci sieno delle forti pendenze; ora le pendenze nelle ferrovie economiche sono generalmente più forti che non nelle ferrovie ordinarie. Quindi credo che l'articolo della legge sulle opere pubbliche che prescrive la distanza di 20 metri sia da rispettare: perciò voterò contro quest'articolo.

Presidente. Il Governo accetta la proposta fatta dall'onorevole Sella, a nome della Commissione?

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Sella ha proposto il suo emendamento perchè egli si preoccupa semplicemente delle scintille. Ora non si tratta solamente di questo pericolo. Bisogna anche riflettere, come ha detto l'onorevole Engel, che il pericolo delle scintille è maggiore per le ferrovie economiche; inoltre non è, ripeto, il solo pericolo delle scintille del quale bisogna preoccuparsi, ma ve ne sono molti altri, che è d'uopo prevenire.

La velocità a 35 chilometri è già una velocità abbastanza considerevole, ed una deviazione, anche piccola, potrebbe dar luogo a gravi pericoli.

Perciò prego l'onorevole Sella di riflettere che non è questione del modo di trazione. Data una velocità di 35 chilometri ed una linea di una certa lunghezza, sarà in ogni caso molto difficile che una distanza minore di 10 metri non possa produrre qualche inconveniente.

Sella. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Sella. Mi pare che l'onorevole ministro non abbia fatto una distinzione. Nella legge sui lavori pubblici è stabilito il limite di distanza di 6 metri dai muri; e questo limite è posto perchè non avvengano inconvenienti di deviazione.

Poi c'è un altro limite di 20 metri...

Branca, ministro dei lavori pubblici. Qui sono dieci.

Sella. ... per le case in legno ed in paglia, per preservarle dagli incendi.

Il mio emendamento riguarda soltanto questa distanza per le case in legno od in paglia; poichè non ho mai inteso di dire che anche l'altro limite di distanza, di 6 metri, dovesse essere diminuito per le ferrovie elettriche o di qualsiasi altro genere. Trattandosi

quindi soltanto della distanza delle case in legno od in paglia, mi pare che possa essere approvato.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Il limite di 20 metri per le capanne e le case di legno già nel disegno ministeriale era stato ridotto a 10 metri. All'onorevole Sella anche questo limite sembra eccessivo. Ora io osservavo che con qualunque mezzo di trazione esiste sempre il pericolo di inconvenienti, e che sei soli metri possono essere scarsi.

Al più si potrebbe dire « salvo casi eccezionali »; si potrebbe cioè lasciare un qualche margine perchè, lo ripeto, il limite di 6 metri con una velocità di 35 chilometri all'ora può essere scarso.

Sella. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Sella. Mi rincresce di dover prendere nuovamente la parola; ma dal momento che la legge ammette il limite di soli 6 metri, mentre la velocità può essere perfino di 60 chilometri all'ora, non so perchè non debba essere ammesso per le case in legno, ed in paglia, quando è ammesso per le opere in muratura.

Engel. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Engel. Ho confrontato l'articolo 237 della legge sulle opere pubbliche. Esso dice: « di una strada ferrata, la quale si eserciti con macchine a fuoco. » Mi pare dunque che l'aggiunta sia inutile.

Presidente. L'onorevole Engel fa osservare che la legge sulle opere pubbliche nello stabilire quel limite si riferisce solamente alle macchine a fuoco. Egli osserva che, quando queste macchine non sono a fuoco, la legge non è applicabile, e quindi non avrebbe più ragione d'essere la proposta dell'onorevole Sella.

Sella. Allora la ritirerò. Ma sarebbe molto più semplice dire: « ferrovie esercitate con macchine a fuoco. » Del resto la cosa non ha grande importanza.

Presidente. La Commissione non insiste nell'emendamento.

Pongo dunque a partito l'articolo 24.

(È approvato).

« Art. 25. Le domande di concessione, i progetti ed i capitoli per le ferrovie sopra strade ordinarie dovranno essere accompagnati

dall'approvazione e dal consenso dell'ente proprietario della strada stessa.

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

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

(È approvato).

« Art. 26. Sarà obbligo del concessionario di una ferrovia, o tratto di ferrovia su strada ordinaria, di provvedere a tutte le spese di adattamento o di sistemazione della strada medesima, che si rendano necessarie durante o dopo la costruzione della ferrovia e per effetto della medesima, non che di provvedere al ripristino a scadenza della concessione, quando non siasi altrimenti pattuito. »

(È approvato).

« Art. 27. Alla scadenza della concessione e per le tratte occupanti la strada ordinaria, l'ente proprietario della medesima subentrerà al concessionario coi diritti medesimi che spettano allo Stato per le ferrovie in sede propria.

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

(È approvato).

« Art. 28. Alla scadenza del contratto il concessionario non potrà alienare il materiale mobile, nè gli attrezzi e le provviste, altrochè dopo aver fatto la riconsegna della strada agli enti proprietari della medesima. »

Gianolio, relatore. Invece di dire « altrochè » potrebbe dirsi semplicemente « che dopo aver fatto. »

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 28, con questa variazione di forma.

(È approvato).

« Art. 29. Il Governo potrà esonerare il concessionario di una ferrovia su strada carrettiera dalla primordiale cauzione ed anche dalla

definitiva, quando giudichi sufficiente il deposito a garanzia effettuato presso i proprietari della strada. »

(È approvato).

« Art. 30. Le facoltà e i diritti consentiti allo Stato dagli articoli 250 e 251 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, s'intenderanno estesi anche agli enti proprietari delle strade occupate con ferrovie economiche. »

(È approvato).

« Art. 31. Nel caso di decadenza del concessionario il Governo dovrà preventivamente interpellare gli enti proprietari delle strade ordinarie se intendano che abbiano corso le pratiche di cui all'articolo 253 della citata legge.

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

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

« Art. 32. Nel caso di riscatto per parte dello Stato di una ferrovia sopra strada ordinaria, il medesimo subentrerà al concessionario negli obblighi verso gli enti proprietari della strada. »

« Art. 33. Il Governo potrà delegare alle Province alcuna delle facoltà accordategli dalla legge, nel caso di ferrovie su strade carrettiere. »

« Art. 34. La zona libera per il carreggio sulle strade ordinarie da occuparsi con una ferrovia economica, dovrà avere, salvo casi eccezionali riconosciuti dal Governo, una larghezza non inferiore a metri 5. »

« Art. 35. La zona predetta sarà separata da quella riservata alla ferrovia nei modi che verranno determinati nell'atto di concessione, tenendo conto delle condizioni speciali della località attraversata. »

A questo articolo l'onorevole Casana propone questo emendamento aggiuntivo: « ec-

cezion fatta per i brevi tratti di sede promiscua, di cui negli articoli 15, 18 e 36. »

Ma questo emendamento non ha più ragione di essere.

Casana. Certamente.

Presidente. Pongo a partito l'articolo 35.

(È approvato).

« Art. 36. Per le ferrovie o tratti di ferrovie sopra strade ordinarie il limite massimo della velocità assoluta dei treni non potrà oltrepassare i 30 chilometri all'ora.

« Negli attraversamenti degli abitati, nei passaggi a raso e nei tratti comuni con la via carreggiabile, si applicheranno le norme di sicurezza prescritte per le tranvie a trazione meccanica. »

A questo articolo l'onorevole Cucchi Luigi propone il seguente emendamento: « si applicheranno norme speciali di sicurezza col procedimento prescritto per le tranvie a trazione meccanica. »

L'onorevole Cucchi Luigi ha facoltà di parlare.

Cucchi Luigi. Spero che la Camera riterrà opportuna la piccola variante che io propongo.

Credo che intendimento della legge sia quello d'applicare quelle prescrizioni che si reputano convenienti, ma non di applicare in tutti i casi le medesime prescrizioni.

Ora per i tranvai potrà applicarsi in un determinato modo la mitigazione della velocità, delle pendenze; ma per le ferrovie economiche dovrà certamente aversi una diversa applicazione, che potrebbe determinarsi con provvedimento del prefetto, sentiti i capi tecnici governativi.

Non so se l'onorevole relatore ha bene affatto il mio concetto.

Gianolio, relatore. Accettiamo.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Accetto.

Cucchi Luigi. Allora non aggiungo altro.

Presidente. Metto a partito questo articolo con questa modificazione accettata dal Governo e dalla Commissione.

(È approvato).

« Art. 37. Non sono applicabili alle ferrovie o tratti di ferrovie su strade ordinarie le limitazioni vigenti circa la distanza delle costruzioni di case, capanne o tettoie. »

(È approvato).

Palberti. Prima di passare all'articolo 38,

faccio notare che io aveva presentato un articolo aggiuntivo, che porta erroneamente nello stampato il numero 39 bis, non so se sia per errore di stampa o per non troppa chiarezza della mia scrittura, o per altra ragione; ad ogni modo esso troverebbe la sua sede più opportuna dopo l'articolo 37.

Quindi se la Commissione ed il ministro credono, potrebbe trattarsene ora.

Presidente. L'onorevole Palberti propone il seguente articolo aggiuntivo:

« Sono applicabili alle ferrovie economiche le disposizioni dell'articolo 9 della presente legge. »

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Gianolio, relatore. Le disposizioni, cui si allude in questo articolo aggiuntivo, sono quelle, che abbiamo approvate per le tranvie secondo le quali, quando l'orario sia stato trasmesso alla Prefettura ed entro 15 giorni non sia venuta alcuna osservazione, e, trattandosi di convogli speciali e straordinari, quando sia stata fatta la denuncia 48 ore prima e non sia pervenuta nessuna proibizione, si devono ritenere senz'altro approvati.

Parmi che si possa accettare quest'articolo aggiuntivo, che tende a guarentire parità di trattamento per le ferrovie economiche.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io domanderei all'onorevole Palberti una lieve modificazione, e cioè che invece di dire: « sono applicabili » si dicesse: « potranno essere applicabili. »

Quando si tratta di ferrovie di interesse meramente locale e di percorrenze non lunghe, si applichino pure le norme delle tranvie; ma se queste ferrovie economiche sono in coincidenza con la rete principale, in questo caso l'orario dovrà necessariamente essere concordato.

Presidente. L'onorevole Palberti ha facoltà di parlare.

Palberti. Non avrei difficoltà di accettare la modificazione proposta dall'onorevole ministro, ma mi pare che in linea di fatto non possa poi essere eseguita.

In che consiste sostanzialmente il mio articolo aggiuntivo? Consiste in questo, che, quando non intervenga da parte dell'autorità governativa alcuna osservazione in ordine agli orari dopo 15 giorni, o, pei treni spe-

ciali, dopo 48 ore, si debba intendere implicitamente intervenuta l'approvazione stessa.

Mi pare dunque che anche per le ferrovie economiche non vi possa essere altra soluzione possibile all'infuori di questa.

Tuttavia se l'onorevole ministro trova una forma adeguata per esprimere il suo concetto, in modo che questa regola possa subire qualche eccezione, non avrei difficoltà ad accettarla. Potrebbe, per esempio, dirsi: « salvo disposizioni contrarie nel capitolato. »

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Branca, ministro dei lavori pubblici. La formula dell'onorevole Palberti riesce, in sostanza, alla stessa mia conclusione. Io osservavo appunto che, dove si tratta di ferrovie economiche a lungo percorso, le quali possono riguardarsi come prolungamenti della rete principale, non è possibile dare questa facoltà ai prefetti. Siccome la formula dell'onorevole Palberti è anche più chiara di quella che io avevo accennato, così l'accetto volentieri.

Presidente. Dunque, l'onorevole Palberti propone un articolo aggiuntivo che verrebbe subito dopo l'articolo 37 e sarebbe l'articolo 37 bis. Esso è il seguente:

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

Lo pongo a partito.

(È approvato).

« Art. 38. Gli agenti delle ferrovie economiche su strade ordinarie dovranno far osservare le prescrizioni del regolamento di polizia stradale. »

(È approvato).

« Art. 39. Sulle linee aventi sede propria è proibito a qualsivoglia persona estranea al servizio di introdursi, di circolare o di fermarsi nel recinto di esse o delle sue dipendenze, eccettuati i luoghi delle stazioni destinati per l'accesso ai convogli o per la spedizione delle merci e le traversate a raso nel tempo in cui per opera del personale della strada ferrata sono tenute aperte, d'introdurvi animali e di farvi circolare o stanziare vetture o macchine estranee al servizio.

« Tale divieto non è applicabile ai funzio-

nari amministrativi o politici, agli agenti della forza pubblica, della pubblica sicurezza e della Amministrazione delle finanze dello Stato che verranno indicati dal Ministero dei lavori pubblici, il quale determinerà pure, intesi i concessionari, le opportune misure speciali di precauzione. »

(È approvato).

Se la Camera crede di rimandare a domani...
Voci. A domani, a domani!

Presidente. Il seguito di questa discussione è differito a domani.

Risultamento delle votazioni fatte.

Presidente. Dichiaro chiuse le votazioni, e invito gli onorevoli segretari ad enumerare i voti.

(I segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera i risultamenti della votazione segreta sui seguenti disegni di legge: « Convenzione con l'Impero germanico per la reciproca protezione dei brevetti d'invenzione, dei disegni e modelli industriali e dei marchi di fabbrica. »

Presenti e votanti	186
Maggioranza	94
Voti favorevoli	133
Voti contrari	53

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo n. 2 del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Presenti e votanti	185
Maggioranza	93
Voti favorevoli	126
Voti contrari	59

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo n. 3 del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Presenti e votanti	185
Maggioranza	93
Voti favorevoli	123
Voti contrari	62

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni

sul capitolo n. 4 del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Presenti e votanti	186
Maggioranza	94
Voti favorevoli	122
Voti contrari	64

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo n. 8 del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Presenti e votanti	187
Maggioranza	94
Voti favorevoli	122
Voti contrari	65

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo n. 9 del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Presenti e votanti	184
Maggioranza	93
Voti favorevoli	121
Voti contrari	63

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo n. 10 del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Presenti e votanti	185
Maggioranza	93
Voti favorevoli	126
Voti contrari	59

(La Camera approva).

Osservazioni relative all'ordine dei lavori parlamentari.

Di Sant'Onofrio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Circa un mese fa, indirizzando una interrogazione all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, rivolgevo preghiera all'illustre nostro presidente perchè volesse darci notizie intorno al disegno di legge sulle Convenzioni marittime.

È passato un mese, e di questo disegno di legge non si sa nulla ancora.

Faccio osservare che si tratta di interessi gravissimi. Se le Società dovranno esercitare le linee stabilite nelle Convenzioni è bene

che possano preparare il materiale; mentre, se continueremo col sistema delle proroghe, seguiranno ad avere un materiale pessimo, come abbiamo attualmente, perchè non si può pretendere da queste Società, le quali ignorano il proprio avvenire, che debbano preparare il loro materiale.

Torno a rivolgermi alla cortesia del nostro presidente perchè voglia farci conoscere a che punto sono i lavori nella Commissione, incominciati fino dal maggio dell'anno scorso.

Cocco-Ortu. Chiedo di parlare.

Presidente. Appunto, Ella è stato nominato relatore della Commissione. Ha facoltà di parlare.

Cocco-Ortu. Appunto perchè, come ha detto l'onorevole nostro presidente, io sono il relatore della Commissione, debbo, dopo quanto ha detto l'onorevole Di Sant'Onofrio, dare alla Camera notizie dei lavori della medesima e spiegare il ritardo di cui si è doluto il nostro collega. Del resto le cagioni del ritardo meglio di me potrà darle il Governo.

La Commissione compì il suo lavoro prima che ci separassimo per le vacanze estive, facendo notare al ministro proponente le modificazioni che era necessario ed utile fare ai contratti.

Ma la Camera sa benissimo che, trattandosi di contratti, tutte le proposte della Commissione, le quali potevano importare modificazioni ai medesimi, dovevano essere oggetto di trattative con le Società assuntrici.

Ora queste trattative non era il farle nelle attribuzioni della Commissione ma in quelle del potere esecutivo. Il ministro delle poste e dei telegrafi, infatti, si assunse tale ufficio, ed avvertì la Commissione che stava trattando con le Compagnie interessate.

La Commissione in tale condizione di cose doveva, e credo nessuno dubiti che potesse fare altrimenti, attendere l'esito di quelle trattative.

Anzi il disegno di legge per la proroga dei servizi postali e commerciali marittimi, ebbe principalmente la sua ragione di essere, e fu presentato ed approvato per dar agio e tempo al Governo di intendersi con l'altro contraente sulle modificazioni di parecchi dei patti della Convenzione.

Sta ora all'onorevole ministro di farci sapere se le trattative sieno condotte a buon porto.

La Commissione intanto per guadagnare

tempo fece anche qualche cosa di più. Fino dal mese di novembre essa aveva in pronto la relazione e poi volle udirne la lettura, e l'approvò, salvo a illustrarla od a compierla ove lo richiedano i patti che verranno aggiunti o modificati.

Ma la relazione non sarebbe stato nè conveniente nè utile di presentarla alla Camera poichè questa non avrebbe potuto discutere il disegno di legge su contratti che il Governo stesso da cui è proposto, riconosce che debbano in alcune parti essere mutate. Del resto se i nuovi patti saranno migliori, non avremo perduto nulla ad aspettare.

Spero che l'onorevole Di Sant'Onofrio sarà soddisfatto di queste spiegazioni, e convinto in pari tempo che la Commissione adempì al debito suo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Posso assicurare l'onorevole Di Sant'Onofrio, che il suo desiderio è condiviso dal Governo, e specialmente dal ministro che ha la più diretta responsabilità di questi servizi. Debbo riconoscere che la Commissione, non solo ha lavorato con alacrità, ma colle sue savie osservazioni ha dato modo al Governo di ottenere parecchi miglioramenti. Però le richieste sono continue; non più tardi di ieri sera, una Commissione di quattro nostri colleghi mi ha consegnato un memoriale che porta la firma di molti deputati, i quali domandano una riduzione sulle tariffe; ciò che potrebbe importare anche un maggior onere alle finanze, perchè trattandosi di domandare ad un concessionario una diminuzione di tariffe, è chiaro che questi domanderà dei compensi. Ora, quando si tratta di proposte che implicano oneri finanziari, deve decidere il Consiglio dei ministri; occorre inoltre che il Governo faccia le pratiche presso le Società, e poi giudichi e decida.

Posso però assicurare l'onorevole Di Sant'Onofrio che, per quanto mi concerne, gli studi sono avanzatissimi, e posso anche fin d'ora comunicare all'onorevole relatore tutti i dati già raccolti, acciocchè il suo lavoro proceda più spedito. Non appena le pratiche siano concluse, ed il Governo abbia deliberato, farò alla Commissione la comunicazione ufficiale delle deliberazioni medesime. In ogni caso l'onorevole Di Sant'Onofrio potrà essere sicuro che le Convenzioni saranno in breve tempo discusse.

Presidente. Onorevole Di Sant'Onofrio, ha facoltà di parlare.

Di Sant'Onofrio. Ringrazio l'onorevole ministro, e prendo atto delle sue dichiarazioni.

Annunciasi: una mozione, una interrogazione ed una interpellanza.

Presidente. L'onorevole Bonghi ed altri dieci deputati hanno presentata questa mozione:

« La Camera richiama l'attenzione dell'onorevole ministro guardasigilli sugli articoli 393, 394 e 401 del Codice penale, e lo invita a proporre modificazioni, le quali, mantenendo severissima la repressione dei reati di diffamazione, assicurino, nell'interesse pubblico, il sincero esercizio della libertà di parola e di stampa.

« Bonghi, Arbib, Rinaldi Antonio, Delvecchio, Gallo, Torraca, Roux, Comin, Rizzo, Barzilai, Giovagnoli, M. Ferraris, Ferri, Chiala. »

Quando sarà presente l'onorevole ministro di grazia e giustizia, si stabilirà il giorno per lo svolgimento di questa mozione.

L'onorevole Colajanni ha presentato questa domanda d'interrogazione:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio e ministro degli affari esteri per sapere se, non ostante l'applicazione della tariffa generale nei rapporti commerciali tra l'Italia e la Svizzera, continueranno le trattative per arrivare ad un accordo, e se può dare qualche indicazione sulle cause, che impedirono sinora l'accordo. »

Questa interrogazione sarà iscritta nell'ordine del giorno.

L'onorevole Niccolini ha presentato questa domanda d'interpellanza:

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'agricoltura, sui provvedimenti che intende adottare di fronte alla crisi vinicola, che travaglia le Province meridionali. »

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler comunicare questa domanda di interpellanza al suo collega, l'onorevole presidente del Consiglio.

Deliberazioni sull'ordine del giorno.

Presidente. Spero che domani il disegno di legge oggi in discussione possa essere esaurito. Proporrei quindi che, immediatamente dopo terminata questa discussione sulle tranvie e ferrovie economiche, si discutesse il disegno di legge per autorizzare le provincie di Aquila, Bergamo ed altre ad eccedere con la sovrimposta il limite della media triennale.

Si tratta di una legge, che è iscritta nell'ordine del giorno da un pezzo, e che deve essere discussa, perchè queste Provincie ne hanno urgente bisogno.

(Così è stabilito).

La seduta termina alle 6,45.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

Discussione dei disegni di legge:

1. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 14,791.73, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 44 « Istituti d'istruzione musicale - Personale (Spese fisse) - Compensi al personale straordinario insegnante, amministrativo e di servizio; assegni, indennità e remunerazioni per supplenza nei casi di assenza per malattia o regolare congedo » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. (199)
2. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 140,616.06, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 50 « Regi ginnasi e licei - Personale » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. (200).
3. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 5,408.39, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 60 « Convitti nazionali - Personale » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. (201)
4. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 143,935.86, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 65 « Istituti tecnici e nautici, scuole nautiche e scuole speciali - Personale » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91 (202)
5. Approvazione dell'eccedenza d'impegni

di lire 105,790.28, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 73 « Scuole tecniche - Personale » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. (203)

6. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 72,465.73, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 79 « Scuole normali per allievi maestri ed allieve maestre e scuole preparatorie annesse alle normali - Personale » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. (204)

7. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 10,639.30, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 81 « Sussidi ad allievi maestri ed allieve maestre » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. (205)

8. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 1,336.92, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 116 « Assegni di disponibilità » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. (206)

9. Seguito della discussione sul disegno di legge: Tranvie a trazione meccanica e ferrovie economiche. (70)

10. Domande di autorizzazione a procedere per titolo di duello contro vari deputati. (243, 245 a 250, 252, 281)

11. Per autorizzare le provincie di Aquila, Bergamo ed altre dieci ad eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1892 il rispettivo limite medio del triennio 1884-1885-86. (271)

12. Trasferimento di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio 1891-1892. (256)

13. Approvazione della spesa di lire 9,326.66 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 43 « Fitto dei locali (Demanio) » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1889-90. (233)

14. Approvazione della spesa di lire 401.22 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 3 « Dispacci telegrafici governativi (spesa d'ordine) » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90. (234)

15. Approvazione della spesa di lire 22,005.72

sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 19 « Personale tecnico e contabile dell'artiglieria e « genio » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90. (235)

16. Autorizzazione di maggiori assegnazioni nella somma di lire 92,900 e di diminuzioni di stanziamenti per una somma equivalente su diversi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1892-93. (229)

17. Approvazione dell'eccedenze d'impegni su capitoli di spese obbligatorie e d'ordine del bilancio di previsione per 1890-91, risultanti dal Rendiconto generale consuntivo dell'esercizio stesso. (184)

18. Approvazione della spesa di lire 1,752.60 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 56 « Fitto di locali non demaniali per le tesorerie « provinciali » dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1889-90. (232)

19. Sugli Atti giudiziari e servizi di cancelleria. (237-A)

20. Rinvio agli esercizi avvenire degli stan-

ziamenti determinati per l'esercizio finanziario 1892-93 dalle leggi 31 maggio 1887, numero 4511, 26 luglio 1888, n. 5600, 26 giugno 1887, n. 4644 concernente i sussidi ai danneggiati dai terremoti della Liguria e dalla frana di Campomaggiore; e l'acquisto dei cavalli stalloni. (278)

21. Autorizzazione della maggiore spesa di lire 136,611.78 da portarsi in aumento al capitolo n. 103 « Concorso a favore dei Consorzi d'irrigazione » per sussidiare il Consorzio dei Comuni per l'incremento dell'irrigazione del territorio Cremonese, da prelevarsi dal fondo di riserva per le spese impreviste. (231)

22. Modificazioni alla legge 5 luglio 1882, sugli stipendi ed assegni fissi per la R. Marina. (144)

23. Conservatorie delle ipoteche. (237-c) (Allegato C del disegno di legge n. 237. Provvedimenti finanziari).

PROF. GIACOMO VENIALI

per il Direttore dell'Ufficio di Revisione.

Roma 1892. — Tip. della Camera dei Deputati.

Confronto fra i ritardi del 1890 e quelli del 1891.

M E S I	PERCENTUALE DEI RITAR									
	Direttissimi e diretti				Accelerati postali ed omnibus				Misti	
	1890	1891	Differenza in		1890	1891	Differenza in		1890	1891
			più 1891	meno 1891			più 1891	meno 1891		
Gennaio	10	19	9	—	10	8	—	2	11	12
Febbraio	12	19	7	—	8	7	—	1	10	10
Marzo	13	17	4	—	10	6	—	4	12	10
Aprile	14	13	—	1	11	4	—	7	10	7
Maggio	12	11	—	1	9	4	—	5	10	7
Giugno	15	10	—	5	10	5	—	5	10	6
Luglio	12	10	—	2	12	6	—	6	11	6
Agosto	13	11	—	2	14	6	—	8	13	7
Settembre	11	10	—	1	19	9	—	10	15	9
Ottobre	20	12	—	8	23	12	—	11	18	11
Novembre	18	14	—	4	16	10	—	6	15	10
Dicembre	18	15	—	3	16	11	—	5	17	11
Medie annuali . . .	14	13	—	1	13	7	—	6	13	9

