

LVI

TORNATA DI SABATO 11 FEBBRAIO 1899

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

INDICE

Atti vari:

Relazioni (Presentazione):

Alluvioni (GUICCIARDINI)	Pag. 1980
Istituti di chimica (GIOVANELLI)	1980
Modificazione alla legge elettorale politica (VOL- LARO-DE LIETO)	1990
Dimissioni del deputato Bovio.	1970

Oratori:

BACCELLI, ministro della pubblica istruzione.	1972
BOSELLI, presidente della Giunta del bilancio.	1970
DE NICOLÒ	1971
MIRABELLI.	1971
Dimissioni del deputato FEDE	1972

Disegno di legge (Seguito della discussione): . . 1982

Sovvenzioni ferroviarie:

Oratori:

CHIMIRRI, relatore	1990-2001
DE NAVA	1999
FILI-ASTOLFONE	2000
GIANTURCO.	2000
LACAVA, ministro dei lavori pubblici	1982
PRINETTI	1998-2001
RUBINI	2000
TORRACA	1998

Interrogazioni:

Assassini in Bari:

Oratori:

DE NICOLÒ	1973
MARSENGO-BASTIA, sotto-segretario di Stato per l'interno.	1972
PELLOUX, ministro dell'interno	1974

Cassa per le pensioni di Torino:

Oratori:

CARMINE	1975
FERRERO DI CAMBIANO	1976
FORTIS, ministro d'agricoltura e commercio	1974-77

Vini italiani in Ungheria:

Oratori:

BORSARELLI	Pag. 1978
CANEVARO, ministro degli affari esteri	1978

Escursioni scolastiche:

Oratori:

BACCELLI, ministro della pubblica istruzione.	1979
BRUNIALTI.	1979

Osservazioni e Proposte:

PELLOUX, presidente del Consiglio.	2002
SANTINI.	2002-03

Proposte di legge (Svolgimento):

Seggi definitivi nelle elezioni:

Oratori:

MAJORANA G.	1980
PELLOUX, presidente del Consiglio.	1981

Agenti dell'abolita amministrazione del macinato:

Oratori:

MAGLIANI	1981
VACCHELLI, ministro del tesoro	1982

La seduta comincia alle 14.5.

Miniscalchi, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Papadopoli, di giorni 10, e Pozzo Marco, di 10.

(Sono conceduti).

Dimissioni.

Presidente. Prego di dar lettura di una lettera di dimissione, che mi è giunta da parte del deputato Bovio.

Miniscalchi-Erizzo, segretario, legge:

Roma, 11 febbraio 1899.

Illustre Presidente della Camera dei Deputati.

« Dico la ragione delle mie dimissioni dall'Ufficio di deputato.

« L'intenzione de' promotori dell'inchiesta su' deputati e senatori che hanno danaro dallo Stato, non può essere stata quella apparsa nelle liste pubblicate da' giornali. I corsi de' privati docenti non sono pagati dallo Stato ma dalle tasse d'iscrizioni. Altro voleva sapere la Camera; non il danaro derivato dalla legge, dal sudore, pagato a luce di sole. (*Bene!*) È stato, invece, uno scherzare sull'onore di uomini, che nè ai Governi nè ai Parlamenti consentono un minuto di equivoco sulla rettitudine del galantuomo.

« Io aveva sacrificato la cattedra alle legali incompatibilità parlamentari, e per salvarne sin l'ombra, non aveva accettato onorevoli incarichi offertimi da' ministri Baccelli, Villari, Gianturco, riducendomi alla privata docenza, che mi dà quel tenue frutto oramai chiaro a tutti. Ebbene, dalle liste fatte licenziare alla stampa in modo quasi offensivo pare che sia nata una forma d'incompatibilità morale sin tra la privata docenza e l'ufficio legislativo.

« Che può fare un lavoratore che nulla possiede fuori della cattedra? Lascia il suo posto ai ricchi, agli abili, e va via. (*Approvazioni — Commenti*).

« Con alta osservanza

« *Devotissimo*

« GIOVANNI BOVIO. »

Boselli, presidente della Commissione generale del bilancio. Chiedo di parlare.

Presidente. Come Presidente rilevo soltanto le parole « le liste fatte licenziare alle stampe » per dichiarare che la Presidenza non ha fatto licenziare niente; non solo, ma essa ha coscienza di avere, insieme con l'ufficio di segreteria, tenuto celati codesti elenchi nel modo più scrupoloso, con la massima e più completa segretezza. Essa quindi è estranea a qualunque pubblicazione; e non era possibile che da parte dell'ufficio di Presidenza questi elenchi fossero resi noti. (*Segni di viva approvazione*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Giunta generale del bilancio.

Boselli, presidente della Giunta generale del bilancio. Le dichiarazioni che il Presidente della Camera ha fatto a nome suo e della Presidenza, io posso ripetere a nome della Giunta generale del bilancio.

La Giunta generale del bilancio non licenziò alcuna lista alla pubblicità; deliberò solamente di pubblicare questo elenco, quando sarebbe venuto innanzi alla Camera il conto consuntivo 1897-98; e così deliberava, perchè l'intento col quale la Giunta domandò questi elenchi, non fu un intento di suspicione, un intento d'indole morale o costituzionale, ma semplicemente un'indagine per la quale aveva avuto impulso da proposte recate in questa Aula.

Mi conceda la Camera di dire brevemente come la Giunta venne ad occuparsi di questo argomento.

La Giunta del bilancio sedeva il giorno 17 dicembre, mentre in quest'Aula taluni colleghi nostri accennavano alla mozione già presentata perchè si comunicassero alla Camera gli elenchi dei membri del Parlamento che percepirono assegni sul bilancio dello Stato, da allegarsi, diceva la mozione di quei nostri colleghi, al conto consuntivo. Durante la seduta della Giunta generale del bilancio venne la notizia che il ministro del tesoro aveva risposto di non fare difficoltà alla presentazione di simile documento purchè la Giunta del bilancio ne avesse fatto a quel fine richiesta. Allora la Giunta generale del bilancio ne fece richiesta ed i documenti le pervennero il giorno 7 di questo mese. Di questi documenti io detti lettura alla Giunta stessa ed essa deliberò di farne la pubblicazione insieme col conto consuntivo, tenendoli però a disposizione della Camera nel caso che lo svolgimento della mozione dei colleghi Vischi, Manna e altri venisse dinanzi alla Camera prima che del conto consuntivo potesse essere pronta la relazione o per ogni altra eventualità.

Tale lo stato delle cose. È doloroso che il fatto di pubblicazioni avvenute al di fuori della Giunta generale del bilancio abbia determinato un nostro collega, chiarissimo per ingegno ed a tutti caro per le qualità dell'animo suo....

Voci. Ma non soltanto per lui, ma è per tutti gli altri lo stesso!

Boselli, presidente della Commissione del bilancio. Va bene, ma siccome io mi trovo dolorosa-

mente in mezzo a questa questione cerco di temperare l'amarezza che tutti noi proviamo anticipando la proposta, che altri colleghi di diverse parti della Camera faranno, di non accettare cioè le dimissioni dell'onorevole Bovio, e di non accettarle con una dimostrazione che significhi per lui e per tutti gli altri colleghi che nè la richiesta fatta dalla Giunta generale del bilancio, nè la presentazione dei documenti ad essa relativi, nè la deliberazione della Giunta stessa possano significare in alcun modo sospetto o biasimo rispetto ai nomi compresi in quegli elenchi. (Bravo!) Onorevoli colleghi, la Camera italiana merita miglior nome di quello che le facciamo noi stessi... (Interruzioni).

Fortis, ministro d'agricoltura e commercio. Ma allora perchè avete pubblicati questi elenchi?

Boselli, presidente della Giunta generale del bilancio... siamo noi che favoriamo il diffondersi di idee che possono ferire la rispettabilità e la perfetta correttezza dei membri di questa assemblea.

Io non conosco gli elenchi consimili degli altri Parlamenti, ma auguro a tutti i Parlamenti di poter presentare degli elenchi come quelli che la Giunta generale del bilancio ha avuto sotto gli occhi e che voi vedrete con la pubblicazione del conto consuntivo.

Date queste spiegazioni, anche a nome della Giunta generale del bilancio, io propongo di non accettare le dimissioni del collega Bovio con l'interpretazione che ho dato a questa proposta. (Segni di approvazione).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mirabelli.

Mirabelli. Io non so spiegarmi questa lettera del nostro collega Bovio.

Egli, forse, dinanzi allo spettacolo del suo nome, in una lista equivoca...

Voci da diversi banchi. Ma che equivoca!

Mirabelli... Sicuro: la lista desta sospetti nel Paese ed ecco l'equivoco.

Forse, perciò, ha avuto un impeto di ribellione? o gli è balenato il dubbio di una gelosa incompatibilità morale? o siamo noi dinanzi ad una iperbole nobile del sentimento e della dignità umana? Io non so. Certo è che l'incompatibilità morale, fra la privata docenza e l'ufficio legislativo, non ha fondamento e ragione; e sono stupito che l'ombra sola del dubbio abbia potuto attraversare la coscienza pura ed illuminata del nostro col-

lega ed amico, così alto nella giusta estimazione del Paese e del Parlamento.

Questo vorrà dirgli la Camera, accogliendo la proposta del Presidente della Giunta generale del bilancio: e vorrà dirgli che — in un'ora trepida per la civiltà politica del Paese — il posto di un valentuomo, che il Paese onora con la scienza e con la vita, è dove il legislatore combatte le battaglie civili della libertà. (Approvazioni a sinistra).

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

De Nicolò. Dopo le dichiarazioni fatte dal presidente della Camera e dal presidente della Giunta generale del bilancio, dichiarazioni certo che debbono affidare tutti, io li prego anzitutto entrambi di volere, nella sfera delle rispettive attribuzioni, indagare il come ed il perchè questa deplorabile indiscrezione abbia avuto luogo, con l'intenzione evidentemente di provocare nuovi e deplorabili scandali.

Prego poi, e propongo formalmente alla Camera di non prendere atto delle dimissioni offerte dall'onorevole Bovio. Ancorchè le dimissioni sue fossero venute innanzi alla Camera ispirate a tutt'altro movente, sarebbe stato per me grato l'associarmi all'onorevole Mirabelli, pregando la Camera di non volerne prendere atto: i titoli di benemerenzza dell'onorevole Bovio verso il Paese, verso questa Camera e verso la scienza sono tali, che da ogni punto della Camera noi dobbiamo fare istanza perchè non si accettino le sue dimissioni.

Ma le ragioni che spingono l'onorevole Bovio sono di tale natura, da allargare la questione, (Benissimo!) e quindi è che non solo la Camera non deve prendere atto di queste dimissioni, ma questa sua deliberazione deve prorompere dall'animo come un grido d'indignazione contro coloro che hanno creduto di gettare il fango sull'onorabilità di tutti quei colleghi, i cui nomi sono in quella lista.

Io mi sarei creduto onorato di trovarmi in quell'elenco, perchè tutti quelli che vi sono compresi lo sono a titolo d'onore. Il trovarvisi compresi significa ch'essi lavorano, operano onestamente alla luce del sole, traendo un modesto compenso dall'opera propria.

Quindi io credo che la Camera unanime debba respingere le dimissioni offerte dal-

l'onorevole Bovio; e dare a questo rigetto un alto significato di protesta, contro il nuovo scandalo che si è cercato promuovere contro la Camera italiana. (*Benissimo! — Approvazione*).

Baccelli, ministro dell'istruzione pubblica. Comando di parlare.

Voci. Allora parleremo tutti.

Baccelli, ministro dell'istruzione pubblica. Io naturalmente non parlo come Guido Baccelli, che si trova anch'egli nell'elenco (*Si ride*); parlo come ministro della pubblica istruzione unendomi a nome del Governo di gran cuore ai voti già espressi dalla Camera perchè non sia accolta la domanda dell'onorevole Bovio. (*Benissimo!*)

Presidente. Metto dunque a partito la proposta fatta dalla onorevole Giunta del bilancio per mezzo del suo presidente, e secondata anche dagli onorevoli Mirabelli e De Nicolò e dal Governo, che la Camera non accetti le dimissioni dell'onorevole Bovio. Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(*È approvata all'unanimità — Conversazioni animatissime*).

Vengono ora altre dimissioni: è l'onorevole Fede che scrive al presidente della Camera:

« Il sottoscritto dà le sue dimissioni da rappresentante il collegio di Riccia e prega Vostra Eccellenza di comunicarle alla Camera perchè ne prenda atto.

« Roma, 8 febbraio 1899. »

(*Pausa*).

Non sorgendo osservazioni in contrario, io non posso che invitar la Camera a prendere atto delle dimissioni dell'onorevole Fede.

(*La Camera ne prende atto*).

Dichiaro vacante il collegio di Riccia.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni (*Continuano animate conversazioni*). Facciano silenzio, onorevoli colleghi, altrimenti è impossibile procedere nell'ordine del giorno.

Il Governo, avendo dichiarato di riconoscere urgente la interrogazione presentata dall'onorevole De Nicolò su fatti avvenuti in Bari e di volervi rispondere subito, daremo la precedenza alla interrogazione stessa diretta al ministro dell'interno, « sui gravi fatti avvenuti in Bari, nella notte dal sette al-

otto febbraio, in cui fu possibile ad una mano di malviventi perpetrare due assassinii, un grave ferimento, ed altre aggressioni e violenze, in diversi punti della città, turbando per varie ore l'ordine pubblico; senza essere frenati in modo alcuno, e rimanendo ancora ignoti alla pubblica autorità. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno ha facoltà di parlare.

Marsengo-Bastia, sotto-segretario di Stato per l'interno. Giunsero testè al Ministero le informazioni sui fatti che diedero luogo alla interrogazione dell'onorevole De Nicolò; ed io mi affretto a riferirle testualmente a lui ed alla Camera.

Nelle prime ore della notte dal 7 all'8 corrente venne denunziato all'ufficio di pubblica sicurezza di Bari un furto, con scasso, di lire 4,000, che era stato consumato nel domicilio di un oste, certo De Nicolò. L'autorità di pubblica sicurezza iniziò subito le pratiche opportune per iscoprire i colpevoli; e poté procedere, su certi indizi, all'arresto di tale Angela Palmieri, inquilina del derubato. Questa confessò che realmente aveva rubato queste 4,000 lire. Fu sequestrata la refurtiva, in parte; sicchè su questo, non si potrebbe fare una questione.

De Nicolò. Non è di questo...

Marsengo-Bastia, sotto-segretario di Stato per l'interno. Questo, come antefatto.

Mentre l'ufficio di pubblica sicurezza stava facendo queste indagini sul furto, ebbe notizia che una pattuglia di guardie, perlustrando le vie della vecchia Bari, aveva trovato un cadavere.

Si recarono sul luogo l'autorità di pubblica sicurezza e l'autorità giudiziaria; e, mentre adempievano alle prime formalità di legge, venne loro segnalata la presenza di un altro cadavere, il quale giaceva in una località prossima alla precedente.

Questi fatti giustamente impressionarono le autorità di pubblica sicurezza di Bari, le quali si diedero tosto a far ricerca dei colpevoli. Nel momento, non si poterono trovare testimoni, non si poterono avere i primi fili che portassero alla scoperta degli autori del misfatto; però, in seguito, si poterono spingere le indagini col massimo zelo; e si poté ritenere che i due reati avessero una specie di connessità fra di loro, tanto per rispetto agli autori che alle cause.

Sembra, a quanto mi si riferisce, come ho detto, che alcuni marinai di un piroscavo inglese, accompagnati da un pregiudicato, certo Amoretti, già condannato per furto, in seguito ad un diverbio avuto, una sera precedente, nelle vie di Bari, con intenzione di vendicarsi, sfogassero i loro rancori contro gli uccisi.

Vennero raccolti molti e gravi indizi a carico di questi marinai e a carico del pregiudicato Amoretti; vennero arrestati gli uni e l'altro, ed ora sono nelle mani dell'autorità giudiziaria, la quale proseguirà le sue indagini.

Come vede l'onorevole De Nicolò e come vede la Camera, non trattasi qui di fatti di indole generale, ma di fatti che hanno, almeno allo stato delle cose, l'apparenza di un'indole specialissima. Non è il caso, in questo momento, di stabilire se qui si tratti del rifiorire della così detta *mala vita*; ad ogni modo, si assicurino l'onorevole De Nicolò e la Camera che il Governo continuerà le sue indagini, e farà in modo che questi fatti, i quali, come dico, non sono d'indole generale, non si ripetano; e che la colta e civile città di Bari non sia più teatro di così luttuosi avvenimenti.

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

De Nicolò. Ringrazio, anzitutto, il sottosegretario di Stato, per la sollecitudine con cui ha creduto di rispondere alla mia interrogazione. Quello che è accaduto in Bari, nella notte dal 7 all'8 febbraio, giustifica pienamente una interpellanza, che spero di poter svolgere presto, sulle condizioni generali della pubblica sicurezza nelle Puglie, (*Entra nell'Aula l'onorevole presidente del Consiglio*).

Sono lieto di veder giungere, in questo momento, il presidente del Consiglio, generale Pelloux: perchè il generale Pelloux, che ebbe una missione da adempiere in Bari, ha certamente dirette conoscenze dell'ambiente e delle condizioni vere di quella cittadinanza.

È vero, onorevole Marsengo, che i fatti non hanno un'importanza generale, ma è pur vero che deve profondamente impensierire questo riprodursi di atti delittuosi collettivi, compiuti per brutale malvagità.

Nella stessa notte, in vari punti della città, vengono commessi due assassinii. E non basta: una povera donna è aggredita e fe-

rita gravemente da una mano di malviventi; un altro individuo, nella stessa notte, mentre apre la porta di casa sua, è aggredito alle spalle dalla stessa turba di malviventi e deve la propria salvezza alla sollecitudine colla quale sa trarsi dietro la porta di strada.

Ora, come vede, i fatti sono gravi, avvengono nella stessa notte, anzi nel giro di pochissime ore in punti diversi della città e sono commessi da turbe di cinque o sei individui. Gli agenti della pubblica sicurezza rinvennero i cadaveri, ricevono il giorno dopo denunce delle altre aggressioni e degli altri ferimenti avvenuti, ma nulla sorprendono, nulla impediscono, nulla sanno indicare di certo il giorno dopo all'autorità giudiziaria che deve procedere all'istruzione.

Eppure io devo dirlo, e devo dirlo per amore di verità, a capo di quella prefettura abbiamo oggi un uomo di elevato ingegno, pieno di energia giovanile, che vorrebbe fare, che ha le migliori intenzioni di questo mondo, ma egli si trova impotente perchè manca assolutamente dei mezzi idonei a ridonare ad una città, che come quella è stata recentemente perturbata da gravi fatti, la tranquillità e ripristinare veramente l'ordine. Perchè (e qui mi rivolgo all'onorevole Pelloux, che può convenire nel mio ordine d'idee, a lui che ha studiato direttamente e da vicino le cause che determinarono i disordini dell'aprile e del maggio scorsi nella città e nella provincia di Bari) è precisamente la delinquenza comune, resa audace dalla poca difesa sociale, che ha offerto il contingente più largo ed organizzato ai disordini che nelle Puglie si sono verificati in quei mesi. Quindi è soprattutto nel perseguire questi delinquenti comuni, nel togliere le radici della loro audacia che noi potremo trovare specialmente in quella regione la via più sicura del ripristinamento dell'ordine e della tranquillità pubblica. Non mi pare che le indagini per i fatti accaduti nella notte dal 7 all'8 febbraio si siano messe sulla buona via: ho letto anch'io che si son fatti arresti di marinai norvegesi ed americani, ma non so vedere in che modo potessero entrarvi questi marinai, i quali nelle ore del giorno avevano avuto una rissa di poco conto sul porto. E poi v'è una gravissima ragione che deve assolutamente far respingere questa ipotesi: uno degli assassinati ha ricevuto 27 colpi di pugnale ed un altro 14.

Ora i marinai norvegesi ed americani abitualmente hanno quei coltelli che servono per uso delle loro mansioni a bordo; ma, diciamolo pure, il pugnale è un'arma speciale che sogliono portare e adoperare i nostri malviventi indigeni. In ogni modo non si spiegherebbe il ripetersi di tanti atti di delinquenza da parte di marinai stranieri, giacchè mancherebbe per essi una ragione determinante.

Quindi io mi auguro che le indagini della pubblica autorità non debbano deviare e che si colpisca la delinquenza vera, che è quella che perturba oggi grandemente quell'importante centro di popolazione che è la città di Bari.

Pelloux, presidente del Consiglio. Sono lieto di essere giunto proprio nel momento in cui parlava l'onorevole De Nicolò. Egli sa quanto interesse io porti alla Provincia di cui si è occupato, che conosco abbastanza bene, e che tanto è degna d'ogni riguardo.

Al primo momento io avevo immaginato che i dolorosi fatti avvenuti fossero ancora conseguenza di quella certa associazione della *mala vita*, che egli ricorda certamente, ma non ho ommesso di domandare le più particolareggiate informazioni al prefetto, ed il prefetto ha dato le informazioni, che l'onorevole sotto-segretario ha testè comunicato alla Camera.

Posso assicurare l'onorevole De Nicolò che si è in ciò spiegata la massima energia, ma bisogna lasciar fare; io comprendo le ragioni, per le quali egli è impaziente di un risultato; ma d'altra parte egli deve ritenere che bisogna lasciare il corso alla giustizia.

Creda pure, onorevole De Nicolò, noi tutti siamo interessati al mantenimento dell'ordine pubblico. ed a che non si verificano simili delitti, che fanno veramente torto al nostro paese. Egli ha detto bene che il pugnale è purtroppo usato spesso dagli italiani; ma dire *a priori* che oggi i colpevoli non possono essere altro che italiani, non mi pare giusto.

Avviene che quando fatti simili si verificano, sono subito da tutti conosciuti; ma da parte sua l'Autorità non può subito far sapere le ricerche da essa fatte ed i risultati che ne ottiene.

Di ciò potrei citare molte prove; per esempio, in una città d'Italia è stata ulti-

mamente scoperta una associazione di ladri, la quale è autrice di molti furti commessi recentemente; ebbene, il pubblico non ha potuto esserne informato subito, perchè le ricerche dovevano essere continuate e completate nel modo più segreto.

Lasci dunque fare alle Autorità, onorevole De Nicolò, e creda pure che il Governo è interessatissimo a scoprire i colpevoli dei delitti di Bari, e spera di riuscirvi, poichè i mezzi di cui disponiamo sono adoperati con la massima larghezza.

Quanto al numero delle guardie, ho già annunciato alla Camera, nella discussione del bilancio dell'interno, che si stanno reclutando nuove guardie per inviarle là dove è maggiore il bisogno.

Ripeto dunque, onorevole De Nicolò, abbia fiducia e si assicuri che da parte nostra si fa tutto quello che si può e che si otterranno buoni risultati.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Carmine al ministro di agricoltura e commercio « per sapere se e quali provvedimenti intenda prendere o quali proposte legislative intenda presentare in seguito ai disordini avvenuti nell'ultima assemblea della Cassa nazionale per le pensioni di Torino. »

A questa interrogazione va connessa l'altra dell'onorevole Ferrero di Cambiano. al ministro di agricoltura e commercio, « per sapere se si occupi o intenda occuparsi delle condizioni della Cooperativa Mutua di Torino che si intitola « Cassa Nazionale per le pensioni, » e dei recenti disordini ai quali ha dato luogo, con l'intento di difendere il fecondo principio della previdenza sociale, e allo scopo di salvaguardare il prestigio di un nome, che dovrebbe essere riservato all'Istituto veramente nazionale, creato con la legge 17 luglio 1898. »

L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Fortis, ministro di agricoltura e commercio. Le interrogazioni dell'onorevole Carmine e Ferrero di Cambiano si possono riferire ad un doppio ordine di provvedimenti: ai provvedimenti relativi alla società indicata nelle interrogazioni e a provvedimenti di carattere generale che sono suggeriti da un'esperienza dolorosa.

Ora io risponderò ad entrambi gl'interroganti, se me lo permettono, perchè la so-

stanza delle interrogazioni è perfettamente identica. Per ciò che si riferisce alla Cassa Nazionale di Torino, ebbi già altra volta occasione di dire alla Camera, se non erro, che trattandosi di una Società cooperativa, costituita a' termini del Codice di commercio e dallo stesso regolata, il Governo non ha poteri per prendere misure di scioglimento o di riforma, a meno che non ricorrano gravi ragioni di ordine pubblico, come forse nel caso attuale potrebbe ammettersi. Ma io credo che lo scopo degli interroganti sia piuttosto quello di conoscere quali siano gli intendimenti del Governo, di fronte alla esistenza di società del tipo di quella in questione.

Ora io non ho alcuna difficoltà di dichiarare che mi propongo di presentare al Parlamento un disegno di legge intorno a siffatte associazioni od imprese, le quali hanno bensì uffici di previdenza, ma non assicurano una uguaglianza di trattamento agli associati, nè garantiscono sufficientemente ciò che promettono, nè presentano il piano e lo svolgimento della loro impresa in modo che gli interessati possano rendersi esatto conto dei risultati conseguibili.

Credo che bisogna assolutamente dare al Governo il diritto di investigare, prima che le Società si costituiscano, se esse siano tecnicamente ordinate. Quando sia riconosciuto che esse corrispondono a concetti fondamentali della previdenza e che assicurano eguaglianza di trattamento agli associati, allora soltanto si autorizzerà la loro costituzione.

Così soltanto si potrà ovviare a tutti gli inconvenienti, che oggi si deplorano; si eviteranno amare delusioni, che possono anche esser causa di disordini e si impedirà l'abuso di un santo principio, come quello della previdenza. Questi sono gli intendimenti del Governo.

Aggiungerò che il disegno di legge è quasi compiuto e che fra qualche giorno avrò l'onore di presentarlo alla Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Carmine.

Carmine. Non mi aspettavo dall'onorevole ministro di agricoltura una risposta molto diversa da quella che egli si è compiaciuto di fare alla mia interrogazione.

Riconosco io pure che l'argomento, riguardando interessi privati, non può essere trattato se non con molte cautele. Ho cre-

duto tuttavia che potesse essere portato alla Camera, sia perchè se ne era qui discorso altra volta, sia perchè tutto ciò, che ha attinenza coll'ordinamento della previdenza, entra senza dubbio nella competenza del Parlamento.

Mi affretto a dichiarare che non metto in dubbio in nessun modo la buona fede delle persone, che hanno l'ufficio di dirigere e di amministrare l'Istituto, a cui si riferisce la mia interrogazione; ma ricordo che un Corpo tecnico dello Stato, come il Consiglio della previdenza, ed una Società privata, che si propone lo studio dei problemi della previdenza da un punto di vista esclusivamente scientifico, quale è l'Associazione degli Attuari Italiani, hanno dimostrato la fallacia delle basi, su cui sono poggiati Istituti del genere di quello di cui stiamo parlando. Questo giudizio era fondato sopra argomenti che io qui non mi posso permettere di ricordare, ma il principale dei quali fu ricordato dal ministro quando disse, che il difetto che hanno questi Istituti è di non assicurare la parità di trattamento tra i diversi soci.

I direttori e gli amministratori della Cassa Nazionale di Torino non sono stati sempre equanimi come sono io, perchè hanno insinuato che tanto il Consiglio di previdenza come l'Associazione degli Attuari si siano lasciati influenzare da quelli dei loro membri che hanno rapporti con Società di assicurazione sulla vita.

Quest'accusa è semplicemente ridicola, sia perchè quei due Corpi sono composti di persone che non si lasciano tanto facilmente influenzare, sia perchè di Società di assicurazione sulla vita ve ne sono parecchie basate sul principio della mutualità e della cooperazione, i cui amministratori, quindi, non hanno nessun interesse personale da difendere, sia, infine, perchè anche le Società, che fanno l'assicurazione sulla vita a scopo di speculazione, non possono evidentemente temere una seria concorrenza da un Istituto che domanda ai suoi soci una sola lira al mese.

Nonostante ciò, ripeto, io voglio essere equanime e non metto in dubbio, in nessun modo, la buona fede dei signori direttori ed amministratori della Cassa Nazionale di Torino; ma è indubitato che questi istituti fanno la propaganda con tali metodi da far

nascere amare delusioni in coloro che si lasciano adescare ad entrarvi soci.

Quando si dichiara che la pensione, che sarà assegnata a ciascun socio dopo 20 anni, non potrà eccedere le 2000 lire, è evidente che molti ingenui crederanno che, se la pensione non arriverà a 2000 lire, non sarà certamente molto al di sotto di questa somma. (*Si ride*).

E quando si fa la propaganda con opuscoli, come uno che avevo in mano testè, nei quali si afferma che la Cassa è destinata a risolvere, per evoluzione pacifica, il problema sociale (*Si ride*), io domando chi di voi, onorevoli colleghi, non vorrebbe concorrere col tenue sacrificio di una lira al mese a così grande risultato! (*Risa e commenti*).

Simili promesse devono necessariamente produrre delusioni dalle quali derivano con facilità disordini, come quelli che sono avvenuti nell'ultima assemblea generale dei soci della Cassa di Torino, che non si è potuta tenere senza l'intervento dei carabinieri, di guardie di pubblica sicurezza e di un delegato il quale dovette, in ultimo, sciogliere l'adunanza cogli squilli di tromba. (*Nuove risa*).

De Felice-Giuffrida. E non erano socialisti! **Presidente.** Non interrompa.

Carmine. Voi mi ammetterete che un istituto di cooperazione che ha bisogno di avere cooperatrici le autorità di pubblica sicurezza, esercita la cooperazione con metodi che non sono senza pericoli e che devono quindi richiamare l'attenzione del Governo.

Ripeto che l'argomento è molto delicato e non mi aspettavo che l'onorevole ministro venisse ad annunziare fino da oggi quali provvedimenti intende di adottare. Egli ha mostrato di aver studiato e di studiare l'argomento e ha dichiarato di voler concretare proposte che saranno presentate alla Camera. Io non gli domandavo di più e quindi mi dichiaro soddisfatto della sua risposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'altro interrogante, l'onorevole Ferrero di Cambiano.

Ferrero di Cambiano. Mi compiaccio e mi onoro di essere compagno in questa interrogazione, che tendeva alla tutela della pubblica buona fede e alla difesa del principio salutare della previdenza sociale, ad un uomo così autorevole e così riguardoso com'è l'onorevole Carmine; perchè la questione è grave e delicata ad un tempo.

E con lui mi compiaccio delle dichiarazioni che ha fatto l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, e ne lo ringrazio anch'io vivamente, perchè egli non poteva rispondere nè altrimenti nè meglio alla nostra interrogazione.

Non poteva rispondere altrimenti perchè, trattandosi di questione quasi privata, era anche già per noi saputo ed evidente che il Governo non ha potestà nè mezzi, allo stato della legislazione attuale, di intromettersi nella gestione di tal fatta di società e di imprese e neanche di mettere il pubblico in guardia contro di esse, come pure da altri gli si era chiesto. Cosicchè, anche dopo i disordini tentati e scoppiati nelle ultime adunanze della Cassa Pensioni di Torino, non poteva essere il caso di inviarvi un Regio Commissario, perchè non c'erano gli estremi dell'ordine pubblico e non si sarebbe neppure saputo qual compito dare al Commissario.

Nè poteva volersi ed ordinarsi un'inchiesta giudiziaria perchè, trattandosi di società commerciale, sarebbe stato necessario che i soci rappresentanti l'ottavo del capitale sociale, come vuole l'articolo 153 del codice di commercio, ne avessero fatto domanda all'autorità giudiziaria; e d'altro canto neppure si tratta di violazioni dello statuto sociale, nè di meno corretta amministrazione, nè di alcun pericolo per i fondi sociali. Dunque nessun modo di provvedere legalmente nè in via amministrativa nè in via giudiziaria; e l'onorevole ministro non poteva fare altrimenti che affermarlo nella sua risposta, accennando ai tentativi già prima fatti lodevolmente, ma inutilmente, dal Ministero per prevenire o per rimediare ai danni ora lamentati.

Ma neppure ci poteva rispondere meglio l'onorevole ministro, perchè altro di meglio non potevamo desiderare della promessa che egli ci ha fatto, che al più presto possibile avrebbe presentato un disegno di legge tendente a regolare il riconoscimento e la condizione giuridica di così fatte imprese che toccano alla previdenza ed alle assicurazioni.

Questo disegno di legge era stato di già chiesto al Governo dal Consiglio della Previdenza, che in due sue tornate, nell'aprile del 1897 e nell'ottobre del 1898, ne denunciava la necessità deplorando e condannando queste Società di assicurazione e di pensione sul tipo della Cassa di Torino.

E giudizio consimile essendosi espresso alla Camera dei deputati, nella tornata del 15 aprile 1898, allorchè discutevasi sulla Cassa Nazionale di previdenza per la vecchiaia e l'invalidità degli operai, pur al lora lamentandosi i disinganni che agli illusi soci loro preparavano queste Casse, l'onorevole ministro Cocco-Ortu formalmente prometteva, poichè altro mezzo non aveva di riparare il danno, che vi avrebbe provveduto presentando un disegno di legge sulle assicurazioni.

L'onorevole ministro Fortis mantiene dunque l'impegno e gliene diamo lode. Ed io spero che questo suo disegno di legge venga presto in discussione e giunga a provvedere adeguatamente, poichè è di somma urgenza il provvedere, contando la Società di Torino 127,000 soci con ormai oltre tre milioni di capitale, ed a similitudine sua altre essendone sorte ed anche di recente, con danno, per poco che si indugi, irreparabile per opera della più attiva propaganda, non dico dei truffatori dell'altrui, ma degli illusi dalla propria buona fede.

Io non m'indugierò a dire, anche per non far perdere tempo alla Camera e per non ripetere quello che hanno detto meglio l'onorevole ministro e l'onorevole Carmine, come queste Società, cosiddette a tipo mutuo cooperativo, che lasciano sperare delle lauree pensioni col versamento di poche lire e creano necessarie e deplorevoli disuguaglianze tra i soci, sono pericolose e non hanno base tecnica, specialmente perchè suppongono un coefficiente di ipotetiche e iperboliche iscrizioni di nuovi soci, e perchè calcolano erroneamente l'eliminazione della mortalità e della decadenza e perchè si riferiscono ad un saggio di interesse che non può durare. Quindi queste Società, costituite sopra basi non solide, non possono produrre che disinganni ed amarezze e recar perciò danno e discredito al principio della previdenza, già così debole nelle nostre classi popolari. Di qui l'insistenza nostra.

Colla nuova legge queste Società, che toccano tanto da vicino alla previdenza, dovranno chiedere il loro riconoscimento non più all'autorità giudiziaria, la quale è per ragioni di cose incompetente, ma al ministro di agricoltura e commercio, ed ottenerlo per Decreto Reale dopo un esame diligente delle loro basi tecniche e del valore dei loro in-

tenti e dei mezzi per raggiungerli, fatto dal Consiglio della Previdenza o dal Consiglio di Stato. Ed anche le Società esistenti dovranno sottostare a questo esame e richiedere il riconoscimento loro per Decreto Reale. E poi su tutte dovrà invigilare sempre il ministro d'agricoltura e commercio. Così si avranno i rimedi ai danni che ora lamentiamo. E non ci impaurirà la lotta che per l'esistenza loro combatteranno le Società minacciate; non ci impauriranno neanche le 7500 lire che in una seduta tenuta lo scorso anno dalla Cassa di Torino si sono dette stanziate a disposizione della Presidenza allo scopo di ottenere appoggi nella lotta parlamentare che la Cassa avrebbe dovuto sostenere! Son poche in verità per corromperci o son troppe per tanto nobile causa!

Ma la mia interrogazione aveva ancora un altro scopo, e l'accenno per finire.

Io ho chiesto che fosse provveduto a che Società consimili non potessero usurpare il titolo di Casse Nazionali.

Il Parlamento l'anno scorso votò una legge con la quale questo titolo di Nazionale veniva dato alla Cassa di previdenza per la vecchiaia e l'invalidità degli operai. Questa e non altra ha così il diritto e deve solo potersi dire « Nazionale ». E voi vedete quanti equivoci dolorosi possano derivare da questa comunanza di nome. Io mi auguro che nel nuovo disegno di legge, che deve venir presto in discussione, anche a questo si provveda, e così l'onorevole ministro Fortis manterrà anche in questo l'impegno preso e la promessa fatta dall'onorevole Cocco-Ortu quando, discutendosi la legge sulla Cassa Nazionale per la vecchiaia e la invalidità degli operai, io gli chiedevo quello che oggi richiedo ed egli riconosceva l'evidenza e il fondamento delle mie ragioni.

Fatte queste dichiarazioni, io mi ripeto anco una volta pienamente soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Fortis, ministro d'agricoltura e commercio. Sono lieto di trovarmi perfettamente d'accordo nelle idee coi due onorevoli interroganti.

Avrei potuto presentare oggi stesso il disegno di legge se ragioni, dirò così, di cancelleria, non me lo avessero impedito.

Dirò una sola parola all'onorevole Ferrero di Cambiano sopra una circostanza alla

quale egli ha accennato. È verissimo che il Consiglio di amministrazione della nota Società domandò all'assemblea dei soci di avere a sua disposizione un fondo di 7500 lire allo scopo di valersene in una lotta parlamentare che la Cassa avrebbe dovuto sostenere. Devo però aggiungere che il Ministero di agricoltura denunciò immediatamente il fatto al ministro guardasigilli, che, alla sua volta, lo denunciò al procuratore del Re di Torino.

I risultati della azione del magistrato non mi sono noti. Mi premeva di far sapere all'onorevole Ferrero che il fatto fu immediatamente denunciato. Il Ministero di agricoltura ha guardato sempre con diffidenza quella associazione. Gli onorevoli interroganti consentiranno con me nella opportunità di non interloquire oggi sulla vita e sulle cose interne della medesima. Certo è che noi non l'abbiamo mai secondata, nè favorita. Anzi, siccome alcuni prefetti avevano espresso per iscritto giudizi favorevoli intorno alla Istituzione, io ho trovato tracce, al Ministero, di una lettera-circolare diretta ai prefetti del Regno, con la quale si invitavano ad astenersi da qualsiasi giudizio favorevole sulla Istituzione stessa per evitare che la Società, come aveva già tentato, se ne servisse a scopo di propaganda.

Quanto al titolo di Cassa Nazionale, noi non potevamo impedire che fosse assunto, perchè, fra le altre cose, quando si è costituita l'Associazione torinese, non esisteva ancora la Cassa Nazionale di Previdenza per gli operai.

Potremo interloquire anche sul titolo, quando, mediante disposizioni di legge, avremo avvocato al Governo il diritto di approvare tutte le singole condizioni, con le quali simili associazioni dovranno aver vita.

Presidente. Viene ora l'interrogazione degli onorevoli Borsarelli e Ottavi al ministro degli affari esteri « per saperne, constandogli della campagna sleale mossa in Ungheria dalla stampa anche ufficiosa contro i vini di origine italiana, intenda di intervenire amichevolmente per ottenere dal Governo ungherese qualche provvedimento perchè cessi un contegno dannoso agli interessi della nostra esportazione. »

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

Canevaro, ministro degli affari esteri. Posso assicurare l'onorevole Borsarelli non constare

al Governo che giornali appartenenti alla stampa ufficiosa in Ungheria possano aver contribuito a questa guerra sleale contro i nostri commerci di vino.

Il Governo ha da tempo iniziato pratiche per proteggere questi nostri commerci dalle ingiuste accuse che si sono fatte dai giornali; e queste pratiche continuano tanto in via diplomatica come per mezzo dei consoli o degli enotecnici che sono a Trieste ed a Fiume. È però cosa difficile impedire in modo assoluto queste accuse, perchè si tratta di questioni private, di polemiche giornalistiche nelle quali il Governo austro-ungarico non ha sufficiente influenza per poterle far cessare.

Il Governo però farà attivamente il suo dovere: ed è sperabile che si arrivi a tutelare meglio per l'avvenire il commercio dei nostri vini, tanto più che si è saputa la condanna di una importante ditta ungherese la quale appunto adulterava i vini, dimostrando così ad evidenza il motivo delle accuse che si facevano contro i vini italiani.

Presidente. L'onorevole Borsarelli ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto.

Borsarelli. È venuto in mente a me ed al collega ed amico Ottavi di presentare questa interrogazione, quando abbiamo veduto che non solamente una gran parte della stampa ungherese, ma anche il *Borazzati Lapok*, che è in voce di essere il giornale ufficioso del Ministero di agricoltura ungherese, muoveva una campagna aspra e, secondo quel che sappiamo, sleale contro i vini italiani, accusando formalmente parecchie case italiane rispettabilissime di adulterazione. Vi furono alcune cause iniziate e vinte dalle case italiane; ma l'onorevole ministro sa che la calunnia, anche quando è dimostrata tale, lascia sempre qualche traccia. Egli è perciò che abbiamo creduto di chiamare su tale importante argomento l'attenzione e invocare la solerzia così nota del ministro degli esteri, affinchè veda di fare quanto egli ha detto che stava facendo e speriamo che vorrà seguitare: cioè le pratiche amichevoli per far cessare, almeno nella stampa ufficiosa, questo cattivo indirizzo.

In quanto all'adulterazione dei vini, mi si consenta di dire che, come in qualunque altro fatto delittuoso, bisogna cercare il *cui prodest*. È naturale che l'Ungheria si difenda dall'importazione italiana perchè è anch'essa

produttrice di vini: ma fra l'Italia e l'Ungheria chi più probabilmente ha interesse ad adulterare i vini? Mentre l'Italia stenta ad esitare i propri prodotti e li dà a scarso prezzo, l'Ungheria che nel 1889-90 produceva 8 milioni di ettolitri, ora ne produce solo 2 milioni, e quindi ha più di noi interesse di adulterare i vini. Per difenderci, noi non ci facciamo accusatori: ma notiamo con piacere che anche il ministro degli esteri ha rilevato che furono condannate e bollate come adulteratrici di vini alcune case ungheresi.

Naturale, quindi, credo e doveroso ed utile che nel Parlamento nostro si sollevi una voce di protesta, perchè la concorrenza deve essere leale; e se è giusto che anche l'Ungheria, vendendo avvicinarsi la denuncia del trattato, pensi ai fatti suoi, è giusto altresì che ci pensiamo anche noi e prepariamo le nostre condizioni stabilendone fin d'ora la base commerciale, e tutelando l'attendibilità e rispettabilità della nostra produzione.

Noi non abbiamo alcun interesse ad adulterare il vino che purtroppo, e lo sanno i nostri grandi produttori, ingombra i nostri magazzini e depositi; appena appena si potrebbe parlare di adulterazione nelle grandi città, dove c'è un dazio che, se non supera, eguaglia quasi il valore della merce.

E qui mi si permetta di fare un'osservazione all'onorevole ministro di agricoltura, che mi duole di non veder presente: io non credo che egli avesse tutte le ragioni quando, discutendosi il trattato di commercio con la Francia, affermava prima alla Camera e poi al Senato che l'Italia produce e fabbrica male i suoi vini e li vende a troppo caro prezzo. Questa mi pare una amara ironia se pure non è un vero sarcasmo. « L'Italia produce e fabbrica male i suoi vini », speriamo di no: e non tocca certo a noi di dir male di noi stessi. « Vende a caro prezzo. » Ma basta conoscere un poco le condizioni delle regioni che basano ogni loro ricchezza, se pur la parola ricchezza non è alla sua volta una nuova ironia, sulla produzione e sulla vendita del vino, per vedere quanto ciò sia inesatto.

Io credo che sia stato invece miglior consiglio quello di coloro i quali, in occasione della discussione ampia e dotta che si fece del trattato di commercio con la Francia, ci hanno messo sull'avviso, e ci hanno detto: badate che tra poco saremo alla denuncia

del trattato ed alla scadenza di esso: pensateci prima e provvedete alle sorti del nostro commercio prima che cada sulle spalle a noi impreparati la denuncia o la scadenza. (Bene!)

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Brunialti al ministro della pubblica istruzione « sul contegno che intende tenere verso quei preposti alla pubblica istruzione che contrastano lo svolgimento della educazione fisica e specialmente le escursioni scolastiche. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della pubblica istruzione.

Baccelli, ministro dell'istruzione pubblica. Lo svolgimento dell'educazione fisica nelle nostre scuole liceali, ginnasiali e tecniche, insomma nell'istruzione media, non procede come dovrebbe e come tutti desidereremmo. Alcune circolari sono state fatte, almeno per incoraggiare le passeggiate come l'esercizio che può essere preferito tra gli altri.

Una di queste, del 9 marzo 1897, invitava i capi degli istituti ad agevolare le gite alpine degli scolari durante le vacanze estive. A me non constano i fatti ai quali potrebbe per avventura alludere l'onorevole Brunialti. Se egli vorrà specificarmeli, io provvederò nel senso che sia rispettata la circolare e soprattutto lo spirito della legge che finora vige.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunialti per dire se sia o no soddisfatto.

Brunialti. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni, che furono quali dovevo aspettarle da un uomo che fu sempre partigiano dello sviluppo dell'educazione fisica, e da un distinto medico che ne conosce i benefici materiali e morali. Il Club Alpino Italiano, seguendo le tradizioni del suo nobile fondatore, ha organizzate in parecchie città escursioni alpine invitandovi i giovani delle scuole secondarie. Queste, in alcuni presidi, hanno trovato la più larga adesione, e voglio citare a titolo d'onore il preside del liceo E. Q. Visconti; ma ci furono altri presidi, e non intendo di farmene qui denunziatore, che non soltanto eccitarono i loro alunni a non prender parte a queste passeggiate scolastiche, ma dichiararono che quelli che vi prendessero parte avrebbero avuto qualche difficoltà negli esami.

Io ringrazio l'onorevole ministro di avere richiamato quella circolare, e sono certo

che il richiamo che egli ne ha fatto innanzi alla Rappresentanza Nazionale, suonerà come un rimprovero a quei presidi di Istituti scolastici i quali a quelle circolari non hanno ottemperato.

Presentazione di due relazioni.

Presidente. Essendo passati i quaranta minuti assegnati alle interrogazioni, procederemo oltre nell'ordine del giorno.

Ma prima invito l'onorevole Guicciardini e l'onorevole Giovanelli a recarsi alla tribuna per presentare le loro relazioni.

Guicciardini. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione circa il disegno di legge: Spesa straordinaria per riparare i danni cagionati ad opere dello Stato, Province, Comuni e consorzi dalle alluvioni e mareggiate dell'autunno 1898.

Giovanelli. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione per il disegno di legge: Aumento di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per spesa inerente alla costruzione ed ampliamento degli Istituti di chimica annessi alla Regia Università di Torino.

Presidente. Queste due relazioni saranno stampate e distribuite.

Svolgimento di proposte di legge.

Presidente. Ora l'ordine del giorno reca: Svolgimento di una proposta di legge del deputato Majorana Giuseppe circa la composizione dei seggi definitivi nelle elezioni politiche ed amministrative.

L'onorevole Majorana Giuseppe ha facoltà di parlare.

Majorana Giuseppe. (*Conversazioni generali*). Onorevoli colleghi! Riservando più largo svolgimento alla relazione con cui accompagnerò la proposta di legge che ho avuto l'onore di presentare, se voi ne voterete la presa in considerazione, mi limiterò ora a dare in brevissime parole ragione della medesima.

Io non ho altro intendimento che quello di sollevare una importante questione di procedura elettorale. Io considero che il sistema delle elezioni, come è disposto nel nostro paese, è uno fra i più complicati ed

onerosi che si conoscano. Basti rilevar questo: che due votazioni eguali, l'una per la costituzione del seggio definitivo, l'altra per l'elezione dei deputati o dei consiglieri comunali o provinciali, sono da fare nello stesso giorno. Intorno a ciò, principalmente, desidero fermare la vostra attenzione, con la odierna proposta: la quale tende ad eliminare una delle due votazioni, che non è necessaria, cioè quella per la costituzione dei seggi.

Che l'ordinamento presente sia vizioso è a tutti palese; io non so chi non possa convenirne. Farò un breve cenno dei principali inconvenienti cui esso dà luogo, ed è forse a dire che, anche volendo indicare i mali più gravi, non v'è che l'imbarazzo della scelta.

Cominciamo dal concorso degli elettori alle urne. Operazioni lunghe e complicate non permettono a molti elettori di prendervi parte. Non tutti i contadini e gli operai possono perdere intere giornate per attendere alle elezioni, come pure occorrerebbe spesso in grazia delle due distinte votazioni. In generale, si determina un concorso tanto più scarso di elettori, quanto più lunghe sono le operazioni da compiere.

E quelli che più si stancano e si assentano sono, per lo più, i migliori elementi. Quegli altri invece, che hanno speciali ragioni di partito o di ordine personale qualsiasi, rimangono sulla breccia. Calcolate voi, in complesso, i risultati di questo intervento più scarso e meno scelto, relativamente parlando, di elettori alle urne.

Aggiungiamo che, per il fatto delle due votazioni, la sincerità delle elezioni non può non esser turbata; gravi potendo essere i maneggi dei partiti, o per mantenere la posizione ormai nota o conquistata per la prima votazione, o per mutare i risultati ottenuti in questa.

Minore può essere la libertà degli elettori del cui voto per il seggio non è difficile rimanga indizio. Minore, in complesso, la moralità delle elezioni, per il più largo campo che alle ingerenze, alle pressioni e alle corruzioni dei privati o delle autorità si schiude.

E considero che da lunghe operazioni elettorali sorge un pericolo per l'ordine pubblico, spesso crescente sempre dall'inizio di quelle. Speciale pericolo di per sé stesse co-

stituiscono le ore notturne. Il mantenimento dell'ordine è un problema tanto più grave, quanto più dura l'agitazione elettorale; e non ovunque lo Stato può disporre di forze sufficienti. Quando egli in complesso abbia tali forze, sarà pur grandissima la difficoltà di distribuirle in misura del bisogno, nei vari luoghi: e non rare volte il bisogno, sotto forma di un grande pericolo, sorge improvviso.

Da ultimo non è a tacere che le operazioni elettorali, quanto più son lunghe e complicate, tanto più costano: e quindi sarà una economia ogni loro semplificazione.

La doppia votazione, che tanto tempo fa perdere a noi, che così stanca, e tanti altri inconvenienti adduce, non si trova in molti altri paesi.

Così, per esempio, in Francia, il seggio è composto del sindaco, di assessori e di consiglieri comunali; in Germania, il presidente di esso è nominato dal Governo, e gli scrutatori sono nominati da quel presidente. Altro sistema, in Ispagna: l'elezione degli scrutatori si fa una settimana prima del giorno delle elezioni. Altro, in Belgio: gli scrutatori sono sorteggiati fra i consiglieri comunali o fra i maggiori censiti. Altro in Grecia: da speciali liste è sorteggiato il seggio.

Ora, da tali sistemi, sia per l'intervento delle autorità municipali, sia per la nomina del seggio fatta direttamente o indirettamente dal Governo, non mancano inconvenienti. Forse, per altra via, con la presentazione delle candidature, si troverebbe un sistema più accettabile; ma bisognerebbe studiare le modalità di applicarlo alle varie elezioni, sia politiche, sia amministrative, e soprattutto vincere le difficoltà delle elezioni di numerosi deputati o consiglieri per scrutinio di lista. Ma, volendo per ora presentare una proposta più semplice, valevole ad ogni sorta di elezioni, non disadatta allo scopo, e di cui è anche esempio altrove, mi son limitato al sorteggio degli scrutatori, da farsi sopra speciali elenchi dei più capaci e dei più censiti.

Questa è la proposta che raccomando alla vostra benevola attenzione. E per le elezioni politiche la integro con un provvedimento che altresì propongo: cioè affidare la presidenza dei seggi definitivi ai magistrati, a somiglianza di quanto già avviene nelle elezioni amministrative.

Qui però è l'obiezione, ripetuta da lungo tempo: che cioè il numero dei magistrati non sia sufficiente; e però insieme propongo di ricorrere in più ad altri funzionari e cittadini, sulla designazione del presidente della Corte d'appello.

Eccovi in brevi parole, onorevoli colleghi, ed omettendo ogni particolare perfino incluso nel testo della mia proposta, eccovi il senso della medesima. Ed io, più che tale proposta, a voi raccomando lo studio del grave problema; affinché in un modo o nell'altro, possiamo eliminare, in parte almeno, quella ben larga e varia serie d'inconvenienti, che nel nostro procedimento elettorale pur troppo oggi da tutti si lamentano. (*Approvazioni*).

Presidente. Invito l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, a dichiarare se consenta di prendere in considerazione questa proposta di legge.

Pelloux, ministro dell'interno. Il Governo consente a prendere in considerazione il disegno di legge ora svolto dall'onorevole Majorana. Io conoscevo già la sua proposta, perchè me l'aveva comunicata, e gli ripeto ciò che già dissi: che non ho difficoltà ad accettare che sia presa in considerazione, salvo a discuterla a suo tempo.

Presidente. Poichè l'onorevole presidente del Consiglio dichiara di non opporsi, pongo ai voti di prendere in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Majorana Giuseppe.

(*La Camera approva*).

Viene ora lo svolgimento della proposta di legge presentata dagli onorevoli Magliani e Gabba.

L'onorevole Magliani ha facoltà di parlare.

Magliani. Il disegno di legge che mi onore di sottoporre alla Camera, anche a nome dell'onorevole Gabba, è informato ad un evidente principio di giustizia non solamente distributiva ma anche riparatrice.

Credo tuttavia non superfluo dichiarare che noi non ci siamo dissimulate le gravi difficoltà ed obiezioni che dall'onorevole ministro del tesoro potrebbero essere fatte a questo disegno di legge, non meno che dagli inevitabili rigidi censori della finanza pubblica, perchè attinentesi al problema spaventoso delle pensioni! Però, bene esaminando

e ponderando la portata finanziaria della nostra proposta, ci siamo convinti che esagerate preoccupazioni non avrebbero fondamento nella realtà, e quindi non disperiamo che Governo e Parlamento comincino dal prenderla nella più benevola considerazione, e sentano che essa non significa se non far ragione al diritto di una classe umile ma benemerita di funzionari, a cui sono affidate delicate ed onerose mansioni con grande vantaggio dell'erario.

Infatti nel 1884 la stessa Commissione incaricata di provvedere al collocamento del personale derivante dall'abolita amministrazione del macinato, propose che il medesimo fosse diviso in quattro categorie: cioè vice-segretari di ragioneria, ufficiali d'ordine, disegnatori e sorveglianti, e tutti furono collocati in pianta stabile, meno codesti sorveglianti delle tasse di fabbricazione i quali, per maggior gastigo, furono anche classificati in ordine inferiore, ovvero come operai. Non ebbero quindi nè la pensione nè la classificazione d'impiegati secondo la proposta della Commissione! E fu solo dopo pratiche attivissime che nel 1892 si ottenne che costoro fossero collocati in pianta stabile. Ma purtroppo anche questo tardivo provvedimento è evidentemente illusorio, in quantochè i detti sorveglianti sin dal 1884 si trovavano di avere già dai 15 ai 20 anni di servizio provvisorio con l'età di 40 a 50 anni. Dimodochè a conti fatti quasi nessuno di costoro potrà arrivare a godere della pensione! Ora io credo, senza dilungarmi in altre osservazioni ed argomenti, che non solo per ragioni di giustizia, ma anche per ragioni di equità e di umanità Governo e Parlamento debbano fare buon viso al nostro disegno di legge.

In ciò precisamente confido, e chiedo venia alla Camera delle brevi ma oneste considerazioni con cui ho svolta la nostra proposta di legge. (*Benissimo!*)

Presidente. L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di parlare.

Vacchelli, ministro del tesoro. Facendo le più ampie ed esplicite riserve, dichiaro che non mi oppongo alla presa in considerazione della proposta di legge svolta dall'onorevole Magliani.

Presidente. Poichè l'onorevole ministro del tesoro non si oppone, metto a partito di prendere in considerazione la proposta di legge

d'iniziativa parlamentare testè svolta dall'onorevole Magliani.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(*È approvata.*)

Seguita la discussione del disegno di legge per le sovvenzioni chilometriche alle ferrovie.

Presidente. L'ordine del giorno reca: seguito della discussione sul disegno di legge « disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata. »

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Signori, questo disegno di legge, come sapete, ha una storia; io non la rifarò perchè ormai a tutti è nota: e poi anche altri oratori, che parlano in questa discussione, l'hanno accennata. Ricorderò soltanto che questo disegno di legge è stato presentato da tre ministri diversi, e se ne sono occupate tre Commissioni parlamentari differenti.

Le tre Commissioni hanno avuto per relatori gli onorevoli Buttini, Romanin-Jacur ed ora l'egregio mio amico l'onorevole Chimirri.

Di più, questo stesso disegno di legge fu, l'anno scorso, votato dalla Camera dei deputati, con una grande maggioranza, e presentato al Senato; ma, per la chiusura della Sessione, decadde; ed ora ritorna innanzi a voi. Esso, come ha detto nella sua accurata e diligente relazione l'onorevole Chimirri, corrisponde ad un bisogno sentito dal Paese.

Tutti gli oratori che hanno parlato in questa discussione lo hanno generalmente approvato e alcuni soltanto l'hanno considerato insufficiente. Ieri, però, vi si mostrò contrario l'onorevole Sonnino, il quale non lo aveva combattuto nella discussione che se ne fece l'anno scorso. L'autorità del nome dell'onorevole Sonnino, ed il fatto d'esser egli il solo oppositore di questo disegno di legge richiedono che io cominci a difenderlo dai suoi attacchi. Mi spiace di non veder l'onorevole Sonnino al suo posto; ma non posso a meno di fare le mie osservazioni contro le sue.

L'onorevole Sonnino fece molte obiezioni a questo disegno di legge; la prima fu che con esso si abdica al sindacato parlamentare, e quindi reclamava che il potere legislativo

dovesse occuparsene caso per caso, linea per linea.

Ora la Camera sa che, in materia di strade ferrate date a costruire all'industria privata, si è fatto sempre così. Infatti così si fece per le linee venete, alle quali si accordò la sovvenzione di lire 1000 con la legge del 29 giugno 1873, con facoltà al potere esecutivo di accordare tale sovvenzione. Non basta. Venne la nota legge del 24 luglio 1887, che elevò a un massimo di lire 3000 la sovvenzione in favore di tutte le linee contemplate nella legge 29 luglio 1879; ed anche questa facoltà fu accordata al potere esecutivo.

Lo stesso troviamo nella legge proposta dagli onorevoli Colombo e Perazzi. Ora, se l'onorevole Sonnino vorrà riscontrare i nomi di coloro che sottoscrissero queste leggi, troverà che quella relativa alle linee venete fu sottoscritta da Quintino Sella; quella che elevava la sovvenzione a lire 3000 fu sottoscritta dall'onorevole Saracco; e, come dicevo, il progetto che elevava la sovvenzione a 4000 lire era sottoscritto dagli onorevoli Perazzi e Colombo. Credo che i nomi che ho citati debbano essere per lui i nomi più ortodossi, come lo sono per me.

Lo stesso onorevole Prinetti, nella sua legge del 27 giugno 1897, proponeva pure che per Decreto Reale fossero accordate le sovvenzioni a talune linee.

L'onorevole Sonnino accusò questo disegno di legge anche d'esser causa di possibile corruzione parlamentare, ed accennò pure a possibili ferrovie elettorali. Ora è bene si sappia una volta che questa delle ferrovie elettorali non è che una leggenda la quale pure bisogna sfatare. Io in verità non ho saputo sinora mai nulla di queste ferrovie elettorali. Parlo di me: oramai posso dire di essere fra i più anziani del Parlamento; ebbene, io tuttora, nelle condizioni presenti, mi trovo così distante dal mio paese nativo che ho bisogno di fare otto ore di carrozza per arrivarvi partendo dalla stazione più vicina. In tanti anni avrei potuto ottenere anch'io una ferrovia elettorale. (*Si ride*).

Queste ferrovie elettorali non sono che una leggenda, ripeto; poichè credo che tutti i nostri colleghi i quali qui hanno sostenuto e sostengono delle ferrovie le sostengano nell'interesse generale del paese.

E poi l'onorevole Sonnino sa da maestro la lunga istruttoria che è necessaria per una

concessione ferroviaria. Ed essa vi par poco? Credete voi che un ministro possa concedere così, a suo talento, una ferrovia? No, o signori; non ho bisogno che ricordarlo a me stesso.

È una lunga istruttoria. Anzitutto v'è bisogno di una domanda la quale venga da Enti morali, da Comitati od anche da privati; questa poi, esaminata dall'ispettorato, passa al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale la esamina dal punto di vista tecnico, e poi al Comitato superiore delle strade ferrate, che, alla sua volta, l'esamina dal punto di vista tecnico e dal punto di vista economico-finanziario, cioè della spesa; e, quando trova che chi chiede la ferrovia, ancorchè essa sia approvabile tecnicamente, non ha i mezzi sufficienti per poterla costruire, non l'approva. Infine vi è il Consiglio di Stato, il quale a sua volta l'esamina dai punti di vista finanziario e legale.

Il Ministero, per quanto io mi sappia, non si è mai allontanato dall'obbligo di consultare questi Collegi e di seguirne i deliberati. E, se mai si volesse arbitrariamente allontanare da questa procedura, oltrechè sarebbe maggiore la sua responsabilità, voi certo lo richiamereste all'osservanza della legge, e la Corte dei conti non registrerebbe mai il decreto. E poi con questo disegno di legge noi non siamo in tema di costruzioni a cura dello Stato, ma di costruzioni d'iniziativa privata, ciò che costituisce il carattere fondamentale del disegno di legge.

Aggiungo ancora un'altra osservazione: credo che, se mai potesse scorgere l'idea della concessione di una ferrovia elettorale, sarebbe forse molto più facile ad un ministro farla concedere per voto del Parlamento, anzichè per volontà esclusiva di lui, e così egli avrebbe modo di coprirsi col voto del Parlamento. Il pericolo è dunque maggiore se si venisse caso per caso e per ogni linea a chiederne al Parlamento la concessione, anzichè seguire tutta l'istruttoria che vi ho accennata, sotto la responsabilità esclusiva del ministro.

L'onorevole Sonnino osservò ancora che queste linee sarebbero concorrenti alle linee principali; e come tali, invece di giovare, potrebbero riuscire dannose all'erario ed all'economia nazionale. Io mi permetto osservare all'onorevole Sonnino che le linee previste in questo progetto sono secondarie, affluenti e

convergenti, ma non mai concorrenti. Infatti richiamo la sua attenzione sulle disposizioni della legge 30 giugno 1889, che determina il modo con cui queste ferrovie debbono essere concesse; anzi mi permetterò di leggere alla Camera l'articolo 3 di questa legge, nel quale si prescrive tassativamente che le linee da concedere con la sovvenzione non debbono essere concorrenti.

« La sovvenzione sarà accordata alle ferrovie da costruirsi a sezione normale o a sezione ridotta, che congiungono tra loro o alle reti principali ed ai porti del Regno ampi e popolati territori; centri cospicui per industria e ricchezza di prodotti agricoli; bacini minerari, regioni ancora prive di ferrovie; capoluoghi di circondario e di mandamento; comuni di frontiera; od allacciano altre ferrovie esistenti, semprechè le nuove ferrovie non facciano concorrenza diretta ed in notevole parte della loro percorrenza ad una linea della rete principale, salvo le disposizioni, ecc. »

Dunque, come vedete, le garanzie le trovate in questa legge, la quale opportunamente è stata richiamata dal progetto attuale, appunto per quanto concerne la concorrenza delle linee. legge che approvò il Decreto Reale del 25 dicembre 1887, il quale poi prescrive altre condizioni di fatto per le concessioni.

Ritengo che queste ferrovie secondarie, delle quali si occupa l'attuale disegno di legge, saranno, come dice bene l'egregio relatore, tante vene che si congiungono alle arterie, tanti rivoli che affluiscono ai fiumi maggiori, e saranno il vero mezzo per far produrre le linee principali. Io ho più volte domandato a me stesso, il perchè molte delle linee principali non rendono. Non farò alla Camera l'elenco di talune strade ferrate che danno un prodotto molto tenue, ma citerò due sole linee interessantissime, che traversano paesi popolosi e ricche contrade. Una di queste linee è la Bari-Taranto. Chi ha viaggiato su quella linea sa che essa attraversa località fertilissime e paesi popolosi.

Ebbene, perchè la linea Bari-Taranto dà, per chilometro, il tenue prodotto di circa lire 5000? Chi conosce quelle contrade risponderà subito che la linea non ha strade affluenti, quantunque passi in mezzo a paesi popolosi e a contrade fertilissime. L'altra linea, Meta-ponto-Reggio-Calabria, benchè abbia perduto

molta importanza per l'apertura della Eboli-Reggio sul versante Tirreno, tuttavia, pure attraversando molti centri popolati e fertili ed estese contrade, non ha che un prodotto di 4900 lire! Perchè questo? Chiunque ha viaggiato su quella linea sa che non vi sono nè strade, nè ferrovie secondarie che alla linea stessa facciano capo.

Per finire di parlare di queste linee secondarie, convergenti ed affluenti e non concorrenti, e perchè non possa supporre che si voglia aprire l'adito a concessioni inutili, io ricorderò che, nella discussione dell'anno scorso, l'onorevole Prinetti presentò un apposito ordine del giorno che io accettai, perchè anche allora ebbi l'onore di sostenere questa legge; ordine del giorno che, sebbene non sia stato da lui ora ripresentato, io leggerò alla Camera e lo terrò per ripresentato ed accettato. L'ordine del giorno è il seguente: « La Camera raccomanda al Governo le massime cautele nell'accordare le concessioni che saranno richieste, onde assicurarsi che si tratti in esse di opere veramente utili alla economia nazionale, e passa alla discussione degli articoli. »

Come dicevo, non ho alcuna difficoltà di ripetere in questa discussione che accetto quest'ordine del giorno presentato dall'onorevole Prinetti nella discussione dello scorso anno.

L'onorevole Sonnino fece un'altra obiezione. Egli disse: le ferrovie, che si vogliono concedere, si costruiranno a debito dello Stato.

Tutte le ferrovie, rispondo io, si sono costruite a questo modo: non una è stata costruita in modo diverso. Dirò di più, che tutte le opere pubbliche sono fatte e si fanno a debito dello Stato. La sovvenzione annua pesa meno sul bilancio perchè ha lunga scadenza: ecco perchè si è scelto il sistema delle sovvenzioni annue.

Si può discutere, tutto al più (ma sarebbe discussione estranea al disegno di legge), se queste sovvenzioni si debbano pagare con imposte, stanziare annualmente nel bilancio, o con altri mezzi; ma certa cosa è che tanto la legge, che stabiliva il sussidio di mille lire, che quella che dava il sussidio di 3000 lire e l'altra che lo proponeva di 4000 e la stessa legge dell'onorevole Prinetti del 27 giugno 1897 si poggiavano su tale concetto.

E poi mi permetto di aggiungere ancora che in questo disegno di legge abbiamo in-

trodotto certe garanzie, certi freni che in quella non erano, affinché non si abbia qualche sorpresa nelle concessioni.

Noi abbiamo proposto l'articolo 5, che contiene una grande garanzia per il bilancio dello Stato e per il Parlamento; cioè proponiamo che nella legge di approvazione del bilancio di previsione si determini annualmente il limite dei nuovi impegni. Quindi la Camera saprà ogni anno quale sia il limite delle sovvenzioni che noi metteremo sul bilancio dello Stato.

Vi fu poi un'altra osservazione dell'onorevole Sonnino, in cui consentirono anche gli onorevoli De Nava e Prinetti: cioè che la Commissione, contrariamente alla proposta ministeriale, porta la sovvenzione dal periodo di 40 anni a quello di 70. Risponderà a questa osservazione, da pari suo, l'onorevole relatore della Commissione. Ma tuttavia, siccome si disse che la cosa non fosse corretta, io domando: da quando in qua le Commissioni non possono proporre aggiunte e variazioni alle proposte ministeriali? Dunque la proposta è correttissima.

Non è il caso, ora, di discutere quali siano o se vi siano ancora delle ferrovie militari, alle quali, nel mio disegno di legge, io faceva un trattamento speciale, come una specie di privilegio, portando l'annualità fino a 60 anni.

Il relatore contesta che ancora ve ne siano; ma, checchè sia di ciò, io posso dire che quasi tutte le ferrovie hanno un carattere militare, perchè non vi è ferrovia che non possa servire all'esercito ed alla difesa nazionale.

Fu detto che la sovvenzione debba accordarsi alla costruzione mentre nella relazione si dice che la sovvenzione, non si dà solo alla costruzione, ma anche all'esercizio. Io potrei non entrare in questa questione; la quale, come diceva, sarà validamente sostenuta dall'egregio relatore: ma certamente, aumentando il periodo di tempo da 40 a 70 anni, non si può negare che questa maggiore annualità influisca anche sull'esercizio. E deve influire specialmente in alcune regioni, le quali hanno pur bisogno di ferrovie, e forse ne hanno bisogno più delle altre. Esse si trovano in condizioni altimetriche diverse da quelle che sono in pianura, per cui è chiaro che le costruzioni ferroviarie saranno ivi più costose e più difficili ad esercitare.

Quindi a me pare debba accogliersi, come

io accolgo, la proposta della Commissione, di elevare il periodo della sovvenzione da 40 fino a 70 anni, perchè questo aumento di annualità gioverà indubbiamente a facilitare quelle ferrovie, le quali devono esser costruite ed esercitate in Provincie che non si trovano in condizioni tanto facili, come sarebbero appunto le Provincie a cui appartiene l'onorevole De Nava; il quale combattè questa proposta ritenendo che non fosse il caso di accordare una sovvenzione anche all'esercizio.

Non è il caso, o signori, di dire, come fu detto, se fra 40 o 50 annualità, il capitale resti o no soddisfatto.

Io faccio un calcolo per me molto più chiaro e molto facile, perchè non sono banchiere e non ho studiato scienza bancaria, e dico solo, come il buon senso mi detta, che è vero che il tesoro accresce di 30 le annualità, ma d'altra parte questa disposizione produce grandi vantaggi perchè, replico, si potranno fare ferrovie specialmente in alcune Provincie dove la costruzione e l'esercizio sono molto difficili, e per le quali questa legge altrimenti resterebbe lettera morta.

D'altronde chi ha detto mai che la sovvenzione si debba dare fino al massimo? Il massimo è di lire 5 mila e per 70 anni, ma essa può darsi per una cifra e per un tempo minore. Resta nella prudenza del Governo ed ai Corpi consultivi di esaminare quale e quanta sarà la spesa di una linea, quanta l'utilità e l'importanza sua ed in tali limiti determinarne la sovvenzione. L'onorevole De Nava diceva: ma chi sa quello che accadrà di qui a 70 anni? Eh! onorevole De Nava, *multa renascentur quae jam cecidere, cadentque quae sunt in honore.*

La Commissione, inoltre, facendo la proposta di estendere il sussidio fino a 70 anni, non si è allontanata dal concetto delle altre leggi, e specialmente da quella del 1887 e dalla legge Prinetti del 1897.

E qui potrei fermarmi, tanto più che non vedo presente l'onorevole Sonnino, al quale io debbo pure tributare una meritata parola di lode, perchè egli si preoccupa sempre delle conseguenze finanziarie in ogni grave questione che viene avanti alla Camera. Io ricordo, con piacere, il tempo in cui eravamo insieme nella Commissione del bilancio, e vedevo con quanto amore ed interesse egli studiasse le questioni finanziarie. Ma in questo caso io mi permetto di dirgli che egli

guarda la questione unilateralmente. Invece la sua attenzione deve portarsi non solamente sulla questione finanziaria, ma anche sulla questione economica. Il bilancio dello Stato vive e si rafforza con la vita economica del paese; la quale si esplica tanto più quanto maggiori sono i traffici ed i mezzi di comunicazione. Il popolo italiano, è vero, paga molte imposte, lo so. Esso trova difficoltà a pagarle non perchè non ne abbia tutte le buone disposizioni, ma perchè non ne ha tutti i mezzi. La ragione quindi è ben'altra: se noi dessimo un maggiore sviluppo alla nostra vita economica, credete pure che il paese non soffrirebbe tanto quanto soffre attualmente. Le forze vitali del paese, per me, non devono rimanere inerti, e credo che, sviluppandole maggiormente, non faremo altro che rafforzare il bilancio dello Stato. (*Bene! Bravo!*)

Ora mi permetto di fare un'osservazione all'onorevole De Nava.

L'altro ieri egli, cominciando il suo discorso, si riferiva al conto consuntivo delle ferrovie, e faceva osservare alla Camera che il bilancio ferroviario si chiudeva con un *deficit* e se ne meravigliava. Ma, onorevole De Nava, credete voi che il bilancio delle ferrovie consista solamente nel prodotto che si ha dallo sportello delle stazioni ferroviarie? Molti altri prodotti, invece, le ferrovie producono. Le ferrovie bisogna considerarle da molti punti di vista.

Io non dirò solamente, come altri giustamente dicono, che sono strumenti di civiltà (perchè mi si potrebbe dire che, ciò dicendo, io faccio della rettorica), ma sono anzitutto un grande fattore di vita e prosperità economica e sociale. E ben dissero l'onorevole Rossi ed altri oratori che, in rapporto alle ferrovie, bisogna guardare tutto l'insieme degli affari che da esse o per esse si svolgono nel paese. Le ferrovie non solamente vanno considerate dal punto di vista del prodotto materiale, che si ha nel conto consuntivo, ma da tutto l'insieme degli affari che esse sviluppano direttamente ed indirettamente. E l'onorevole relatore, nella sua accurata relazione, vi ha enumerato in breve sintesi il tornaconto dello Stato, sia per strade nazionali che passano a provinciali, sia per tanti trasporti governativi e militari che si risparmiano, sia per le tasse che s'introitano e sia per tutto quello sviluppo e cumulo di affari che finiscono per

essere tante specie di entrate per le casse dello Stato.

L'onorevole Prinetti e l'onorevole Sonnino, nella fine dei loro discorsi, chiesero al Governo di fare un'ampia discussione finanziaria. E l'onorevole Prinetti accennò specialmente a molte spese nuove, che si sarebbero fatte o proposte dal presente Ministero.

Per parte mia posso assicurare all'onorevole Prinetti che non ho fatto nessuna maggiore spesa, e che quelle contemplate nel quadriennio non alterano il bilancio dei lavori pubblici; ed egli lo sa. Posso, poi, dichiarare a lui, all'onorevole Sonnino ed alla Camera, che il mio collega del tesoro mi ha autorizzato a dire che è pronto a fare qualunque discussione finanziaria, quando la Camera lo creda.

Permettetemi, ora, che passi alla seconda parte delle mie osservazioni.

Vi sono parecchi oratori, i quali credono che sia necessario allargare la portata di questa legge, trovandola essi molto ristretta di fronte ai bisogni del Paese ed all'esecuzione di ferrovie già decretate per leggi.

Io dichiaro subito che mi attengo interamente al disegno di legge, quale la Commissione lo ha modificato. Senoi, sotto altra forma, lo estendessimo, non potrebbe certo arrivare più in porto.

E così comincio dal mio amico onorevole Filli-Astolfone, che si può dire l'antesignano di coloro che vogliono accrescere il limite delle sovvenzioni per altre linee non contemplate nel presente disegno di legge. Egli sa, e più volte nei nostri particolari colloqui ne abbiamo discusso, che questa legge non mira a far costruire tutte le linee già decretate con altre leggi ed ora sospese e che, per primo lo riconosco, hanno diritti acquisiti. Alcune di esse del resto potranno essere costruite con le sovvenzioni di 6000 lire; ma non sarebbe esatto supporre che tutte le altre possano costruirsi in forza di questa legge. (*Commenti*).

La legge presente ha uno scopo essenzialmente diverso da quello della legge del 1888 e delle anteriori, e la sospensione di quelle leggi nulla ha a che fare con questa. Come sapete, la legge del 1892 ridusse di 30 milioni i fondi, e la legge del 27 giugno del 1897 sospese tutte le costruzioni dirette per le linee iscritte nelle tabelle A e B della legge del 1888, accordando invece un sussidio di 5000 lire, (con questo progetto elevato a

6000), e dando facoltà al Governo di far proposte di costruzioni di quelle che non potessero costruirsi con la detta sovvenzione con speciali disegni di legge caso per caso. Io non nego che le leggi invocate dall'onorevole Fili Astolfone abbiano diritto di essere attuate, ma non è con questa legge che possono esserlo.

Non è esatto poi quanto l'onorevole Fili-Astolfone disse circa la linea Castelvetro-Porto Empedocle, che, cioè, essa sia la sola non costruita, la quale si trovi nelle condizioni da lui lamentate.

Già l'onorevole De Nava rilevò tale inesattezza; ed io ho qui un elenco dal quale (mi preme che la Camera l'apprenda), si scorge che queste linee sono diciannove, di cui una di prima categoria, tre di seconda, cinque di terza, e nove di quarta, che la Castelvetro-Porto Empedocle è di quarta categoria e che prima di essa ve ne sono molte altre che hanno diritti di precedenza per leggi anteriori. Dai calcoli fatti risulta che tutte queste linee da costruire importerebbero una spesa di 425 milioni: ora io domando alla lealtà del mio amico onorevole Fili-Astolfone se sia possibile che il ministro possa ora venire a proporre un disegno di legge per costruire tutte le diciannove linee!

Biancheri. E quelle del 1879 debbono avere la precedenza!

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Perfettamente. Ed anzi si noti che fra quelle linee ve ne è una di prima categoria che riguarda proprio la mia provincia natale, ed io non ne parlo!

Quello che posso promettere, giacchè così cortesemente mi interrompe il mio amico Biancheri, è che le leggi non si annullano, nè possono restare lettera morta, e che il Governo non può nè deve disinteressarsi della questione: il mio collega del Tesoro ed io ce ne occupiamo, ma non possiamo venire dinanzi a voi a chiedervi ora una somma di 425 milioni...

Fili-Astolfone. Non 425 milioni, ma 7 mila lire a chilometro vi chiediamo!

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Anche con sette od otto mila la linea di Castelvetro non si potrà costruire.

Fili-Astolfone. Se non si farà non avrete questo carico.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Fili-Astolfone disse anche, permetta che io lo dica, un'altra cosa inesatta...

Fili-Astolfone. Può essere.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Egli disse che, secondo un progetto, la linea Castelvetro-Porto Empedocle costerebbe meno di 53 milioni; io invece lo accerto che al Ministero un tale progetto non esiste.

Fili-Astolfone. Se l'ha fatto Piccini quando era ministro l'onorevole Branca! L'ho letto io!

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Quello che l'onorevole Fili-Astolfone dice non lo metto in dubbio, ma per ricerche fatte al Ministero non risulta che ci siano progetti per un importo minore di 53 milioni. Anzi il primo progetto, fatto dalla Società Sicula, ammontava a 90 milioni. L'ufficio governativo ne fece un altro per l'importo di 47 milioni e 103 mila lire, a cui aggiungendo altri 6 milioni e 145 mila lire per la diramazione Naro-Canicatti e Favara-Girgenti si hanno appunto quei 53 milioni di cui ora ho parlato.

L'onorevole Fili-Astolfone disse pure: ma noi paghiamo il contributo annuale e le strade non si fanno! Anche questo non è esatto, poichè per la legge del 27 giugno 1897 non si pagano più contributi, e le Provincie che avevano anticipato sono state rimborsate. Ma i contributi per la Castelvetro-Porto Empedocle non sono mai stati dati dai corpi interessati.

Io sono il primo a riconoscere l'importanza della linea di cui s'interessa l'onorevole Fili-Astolfone. Egli non deve credere che, facendo queste osservazioni, io abbia preso in esame la linea Castelvetro-Porto Empedocle, per fare opposizione a che venga costruita.

Dico soltanto che vi sono altre linee nella stessa condizione di quella, che aspettano di essere costruite.

Le mie quindi sono osservazioni d'indole generale e, rispondendo all'onorevole Fili-Astolfone, credo di aver risposto anche agli onorevoli De Felice-Giuffrida, Majorana e Rossi, che si sono occupati di questa questione, ed hanno firmato l'emendamento che porta per prima firma quella dell'onorevole Fili-Astolfone.

L'onorevole Celli disse che egli non voterà questo disegno di legge perchè ritiene che con esso non si costruiranno ferrovie.

Debbo dichiarare ancora una volta che sono il primo a riconoscere che, ove egli intenda parlare della costruzione delle linee già decretate per leggi anteriori, che costano

molto, certamente queste non si faranno, ma che, quanto ad altre linee di minor costo, certamente si costruiranno; e difatti al Ministero sono pervenute parecchie domande per la costruzione di esse nella speranza appunto che, con questo disegno di legge, si possa concedere loro il sussidio massimo.

L'onorevole Celli ricordò il discorso che egli fece l'anno passato; per parte mia non posso dirgli altro se non che si contenti di questa legge, perchè noi non possiamo fare altro, almeno per ora.

Anche l'onorevole Vischi ha fatto una storia a modo suo (*Ilarità*) incominciando dalla legge del 28 agosto 1870 ed arrivando alla legge 17 giugno 1897.

Anch'egli è tra coloro che credono che questa legge non raggiungerà lo scopo, e che quindi avrebbe bisogno di essere modificata aumentando la misura della sovvenzione.

Egli disse pure che se l'onorevole Prinetti fosse stato a questo posto, avrebbe provveduto altrimenti.

Io non so veramente come avrebbe provveduto; l'onorevole Prinetti avrebbe fatto nè più nè meno di quello che faccio io, poichè io mi attengo strettamente alla legge da lui proposta il 27 giugno 1897; anzi con questo disegno si eleva per le linee già decretate il sussidio fino a lire 6000. È vero che l'onorevole Prinetti non era più ministro quando questo disegno di legge venne l'anno scorso in discussione, ma è debito di lealtà dire che egli ne fu uno dei maggiori collaboratori. Egli avrebbe voluto che al criterio del sussidio fino a 5000 lire fosse sostituito il concetto della percentuale del costo; ma tolto questo l'onorevole Prinetti ha sostenuto ed approvato il concetto fondamentale della legge e lo ringrazio.

L'onorevole Vischi, poi, parlando del Governo, dello Stato e del suo paese, ha detto una parola che io non replicherò alla Camera; debbo però supporre che egli per il primo si sia pentito di averla pronunciata.

E vengo all'ultima parte del mio discorso. Debbo ringraziare tutti coloro che hanno sostenuto il disegno di legge, cioè, gli onorevoli Rossi, Cuzzi, Majorana, Valle, Mirabelli, Budassi, Podestà, Borsarelli, Cavagnari, Gianturco e Brunialti, e, nel ringraziarli, farò brevemente alcune dichiarazioni sulle loro raccomandazioni speciali.

L'onorevole Cuzzi raccomandava le linee

del Lago Maggiore. Io non ho altro a dirgli, che se questo disegno di legge, come mi auguro, sarà approvato e le linee del Lago Maggiore si trovano nelle condizioni di avere il sussidio, chi potrà negarlo? Nessuno. Così pure dico all'onorevole Majorana Angelo circa la linea Paternò-Nicosia da lui raccomandata.

L'onorevole Valle parlò delle linee Viterbo-Siena e Talamone-Chiusi. Dico anche a lui che, tanto per la linea Viterbo-Siena quanto per la Talamone-Chiusi, se mai si trovano in condizione di profittare di questo disegno di legge, nessuno vorrà escluderle. Se poi la linea Viterbo-Siena (che egli chiama militare) dovesse essere una di quelle linee, che non si possono costruire con la sovvenzione accordata da questo disegno di legge, non potrei fargli altra promessa.

L'onorevole Mirabelli raccomandò le linee Calabro-Lucane. Sarei lieto anch'io se quelle linee potessero costruirsi: ognuno di voi, onorevoli colleghi, che ha dato un'occhiata alle carte geografiche che abbiamo qui lungo i nostri corridoi, avrà veduto che v'è una grande zona, un quadrilatero (che appartiene quasi tutto alle provincie di Basilicata e di Cosenza), un quadrilatero senza ferrovia che ha la distanza, da lato a lato, di circa 100 a 150 chilometri.

E fra altro, c'è la città di Matera, capoluogo di un importante ricco e popoloso circondario, priva di ferrovia; quindi l'onorevole Mirabelli può essere certo, che, se le linee di cui egli parla possono essere ammesse al beneficio di questa legge, lo saranno certamente.

Così pure dico all'onorevole Budassi, ed all'onorevole Ghigi, per le linee da Fabriano ad Urbino e da Poggio Rusco a San Felice e Verona. Essi mi dissero ieri che per queste linee vi sono parecchie somme esuberanti, e l'onorevole Ghigi parlava di una somma di circa cinque milioni, e l'onorevole Budassi diceva anche di più. Ora non risulta al Ministero che vi sieno questi residui, tanto più che le liquidazioni dei tronchi costrutti o in costruzione non sono ancora finite.

Ghigi. Ma come non ci sono?

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Ma se coteste linee sono ancora in costruzione, come potete dire che vi sieno residui! Tutt'al più vi potrebbero essere quando il collaudo fosse fatto.

Intanto assicuro che al Ministero non risulta che vi siano ora residui. Che se a suo

tempo vi fossero gli avanzi saranno ad esse destinati, quantunque il Governo, per l'articolo 4 della legge 27 giugno 1897, sia anche autorizzato a devolvere i residui a favore di altre linee.

Ma questo non è avvenuto, nè avverrà.

Similmente debbo ringraziare gli onorevoli Cavagnari e Borsarelli per l'appoggio dato a questa legge, e dichiaro ugualmente che le linee da essi indicate saranno, come tutte le altre, tenute nel debito conto nei riguardi del disegno di legge ora in discussione; e ciò dico specialmente in ordine alla linea Torino-Chieri-Casale di cui parlò l'onorevole Borsarelli ed all'altra raccomandata dall'onorevole Cavagnari. Ed all'onorevole Cavagnari aggiungo che questo disegno di legge deve venire in aiuto specialmente con delle sovvenzioni alle ferrovie economiche.

Così pure all'onorevole Podestà dichiaro che riconosco la importanza della linea Arona-Gravellona, specialmente come allacciamento al Sempione, e che anch'essa sarà tenuta nei debiti riguardi.

Infine debbo una parola di vivo ringraziamento all'onorevole mio amico Gianturco per la parte da lui presa ieri in questa discussione.

Dopo ciò, prego i diversi sottoscrittori di emendamenti a volerli ritirare, specialmente quelli che riguardano aumento di sovvenzione, perchè tali emendamenti non potrei accettare.

Ripeto ancora: questa legge ha un compito speciale e diverso da quello a cui accennano con gli emendamenti presentati gli onorevoli colleghi che li hanno sottoscritti.

Posso accettare quello proposto dall'onorevole Giovanelli, che riguarda alcune facilitazioni a questo disegno di legge, come accetto l'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Rubini e Giovannelli che tende a far sì che le nuove linee da costruirsi siano sempre coordinate nelle stazioni d'incrocio.

E riconosco pure giusto quanto dice l'onorevole Rubini, che cioè sia obbligatorio questo allacciamento e che sia organizzato anche il servizio cumulativo fra le varie linee e specialmente tra le secondarie e le principali.

E prima di terminare risponderò brevemente anche all'amico onorevole Brunialti.

L'onorevole Brunialti, che ringrazio per il suo valido appoggio a questa legge, mi fece alcune domande; e, prima di tutto, mi

chiese se in questa legge si comprende anche la facoltà di accordare la sovvenzione alle ferrovie che possono essere esercitate per trazione elettrica.

Rispondo, chiaramente e subito, dichiarando che la sovvenzione può essere accordata anche alle linee a trazione elettrica. L'articolo 210 della legge sui lavori pubblici, nelle parole « forze fisiche » comprende anche le linee a trazione elettrica, sebbene, nel tempo in cui quella legge fu emanata, di trazione elettrica non si avesse idea. Egli diceva che trovava qualche difficoltà ad accordare il sussidio alle linee a trazione elettrica, perchè in esse la costruzione e l'esercizio sono meno costosi. È vero, ma io potrei fare osservare all'onorevole Brunialti, che di queste è più costoso l'impianto. Tuttavia, anche ammettendo che costino meno, vuol dire che esse potranno avere un sussidio minore. Non è detto che tutte le linee debbano avere il sussidio di 5000 lire; ma alcune possono avere un sussidio minore, e talora possono anche non averne alcuno.

Colgo quest'occasione per dichiarare alla Camera, che le esperienze della trazione elettrica si stanno facendo in parecchie località, tanto dalla Società Adriatica, quanto dalla Società Mediterranea.

Giorni addietro, fu inaugurato dalla Mediterranea il piccolo tronco a trazione elettrica da Milano a Monza, col sistema degli accumulatori, e riuscì benissimo; e si sta studiando dalla Società Adriatica di adottare lo stesso sistema degli accumulatori alla linea Bologna-San Felice.

Come sapete, oltre il sistema degli accumulatori, vi sono due altri sistemi: quello del filo aereo, e quello della terza rotaia, che tanto piace al mio amico Afan De Rivera. Ebbene, anche questi due sistemi si stanno sperimentando; quello del filo aereo, dalla Mediterranea, nella galleria dei Giovi; e, dall'Adriatica, nella galleria di Pracchia e nelle linee valtelinesi; quello della terza rotaia si sta studiando sulle linee varesine.

Come vedete, noi abbiamo su larga scala estesi questi esperimenti; ed io spero che gli studi che abbiamo impresi siano coronati da buon successo: perchè ritengo anch'io che, se noi arriviamo a risolvere il problema della trazione elettrica, avremo risolto la più grande questione finanziaria: in quanto che

il sistema della trazione elettrica si fa con minore spesa, tanto di costruzione, quanto di esercizio.

L'onorevole Brunialti mi domandò pure che cosa io intendessi di fare circa la derivazione delle acque pubbliche.

L'onorevole Brunialti sa che il lavoro della Commissione nominata da me d'accordo coi miei colleghi della finanza e dell'agricoltura ha compiuto il suo lavoro, che fu accuratissimo. L'ho sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che lo ha approvato con alcune modificazioni.

Ora si sta facendo la relazione, per essere presentata al Parlamento.

Posso quindi assicurare l'onorevole Brunialti che fra giorni sarà presentato al Parlamento il disegno di legge sulla derivazione delle acque pubbliche.

E così pongo termine al mio discorso ringraziando la Camera della sua benevola attenzione e pregandola di volere onorare del suo suffragio il presente disegno di legge. Credo che esso corrisponda ad un bisogno sentito dal Paese; e, come dissero ieri parecchi oratori, fra i quali l'onorevole Gianturco, sarà questa anche opera di perequazione e di pacificazione ferroviaria. *(Benissimo! Bravo!)*

Presidente. È presente l'onorevole Agnini?

Voci. Chiusura! chiusura!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(È appoggiata).

La metto a partito, riservata s'intende la facoltà di parlare all'onorevole relatore.

(La chiusura è approvata).

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Vollaro-De Lieto a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Vollaro De Lieto. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione nominata dagli Uffici per esaminare il disegno di legge: Modificazioni all'articolo 80 della legge elettorale politica.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione sul disegno di legge relativo alle sovvenzioni ferroviarie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Chimirri, relatore. Onorevoli colleghi! Questo disegno di legge ha dato luogo ad apprezzamenti di varia natura, e a contraddittorii giudizi. A taluni sembra pericoloso per la pubblica finanza; altri invece lo credono timido, scarso e disadatto a soddisfare i bisogni e le aspettative del paese, e propongono emendamenti per elevare la misura delle sovvenzioni, e slargare l'ambito della legge. La vostra Giunta si è tenuta lontana da codesti eccessi. Dando giusto peso alle obiezioni e ai timori de' più cauti, ha resistito e resisterà a tutte le domande di maggiori aumenti che comprometterebbero le sorti di questo disegno di legge.

Restando nel giusto mezzo, essa accolse il savio pensiero, che lo informa, e senza alterarne la sostanza, vi introdusse poche modificazioni, le quali tendono a rendere la legge più efficace e meglio rispondente ai fini d'indole economica e politica che si vogliono con essa raggiungere. Coloro, che la combattono in nome della finanza severa, non hanno posto mente a ciò, che costituisce il vero pregio di questa legge, la quale si propone di sostituire nella costruzione delle ferrovie secondarie l'industria privata alla ingerenza diretta dello Stato.

L'onorevole Prinetti ricordò ieri i danni che vennero allo Stato dal sistema delle costruzioni dirette. Non è piccola utilità pel Tesoro quella di sostituire annualità fisse ed invariabili largite a titolo di sussidi al debito indefinito, ai rischi e alle sorprese delle costruzioni dirette, così minacciose per la stabilità del bilancio.

Con questo disegno di legge si provvede appunto ad evitare codesti pericoli e a semplificare il problema ferroviario, che mantiene in agitazione il paese ed in angustie il Governo, impotente a mantenere i vecchi impegni e a soddisfare giuste domande di nuove costruzioni.

Purtroppo il sistema inaugurato nel 1879, e peggiorato con le leggi del 1881-82, oltre alle dannose conseguenze finanziarie, fu sorgente di flagranti ingiustizie. Fu una gara a chi arrivava primo, e così avvenne che linee secondarissime presero il passo nelle costruzioni a linee di generale interesse.

Per mitigare le sperequazioni e far tacere i reclami, alle linee già decretate con generosa e spensierata larghezza, fu promessa nel 1885 la costruzione di altri 1000 chilome-

tri da aggiungersi alle ferrovie di quarta categoria.

Eravamo ancora nel periodo delle illusioni, e non si erano ancora toccati con mano i danni delle costruzioni dirette. Quando le illusioni cominciarono a dissiparsi, e si fecero palesi le enormi differenze fra i preventivi ed il costo effettivo delle linee costruite per conto dello Stato, coloro cui incombeva la responsabilità del potere, compresero la necessità di mutar sistema, liberando il bilancio dal gravoso fardello e il Governo dalle incalzanti domande.

Fu perciò avvisato di dare più ampio sviluppo al concetto contenuto in germe nella legge del 1873, con la quale si fece il primo tentativo di attirare i capitali privati alla costruzione delle ferrovie con la promessa di una sovvenzione chilometrica, che allora si stabilì in lire 1000, oltre alcune franchigie e facilitazioni fiscali.

In quel tempo la nostra rete ferroviaria misurava appena 6200 chilometri; nondimeno le domande di concessioni furono rarissime ed in tutto il periodo trascorso appena 334 chilometri ebbero il sussidio di lire 1000.

Scarso l'allettamento, e perciò scarso l'effetto della legge. Per darle maggiore efficacia, il progetto presentato dall'onorevole Saracco nel 1887 aumentava il sussidio da 1000 fino a 3000 lire e la durata da 35 a 70 anni.

Durante la discussione di quel progetto sorsero voci in Parlamento per dimostrare la insufficienza dell'aumento proposto, eccitando il Governo di portare il massimo del sussidio fino a lire 5000.

I fatti dimostrarono che costoro avevano perfettamente ragione.

In vero i sussidi concessi in base alla nuova legge concernono soltanto nove linee, della lunghezza di 342 chilometri, dei quali appena la metà fu costruita nonostante che si concedesse quasi sempre il massimo.

Questo duplice tentativo fallito e l'esperienza fatta nel doppio decennio persuasero il Governo della necessità di elevare le sovvenzioni a più equa misura.

Se si vuole completare la rete ferroviaria col sussidio dell'industria privata bisogna che questa trovi nell'entità e nella durata del sussidio promesso non solo un adeguato interesse, ma anche la quota di ammortamento del capitale.

Se il sussidio non corrisponde a questa

duplice necessità, meglio è non far nulla, meglio è non suscitare nuove illusioni e scuotere sempre più la fiducia nelle promesse del Governo.

Le proposte che vi facciamo sono suggerite ed imposte dalla esperienza. Ciò che poteva essere un espediente nel 1887, diventa una inesorabile necessità dopo la radicale modificazione apportata nel 1892 alla politica ferroviaria. Con la legge Branca le costruzioni si ridussero ai minimi termini; di poi, allo scopo lodevolissimo di equilibrare il bilancio, si fece anche di peggio, sospendendo finanche l'esecuzione delle leggi votate. Infatti alle linee di quarta categoria, per le quali la legge del 1888 assegnava un fondo di 87 milioni da ripartirsi in sei esercizi, non si è mai posto mano.

Se la tutela della finanza ci consigliò di sospendere le costruzioni dirette, e le strettezze dell'Erario ci obbligano se non a mancare, perchè lo Stato non può venir meno ai suoi impegni, a differire a tempo indefinito il mantenimento delle fatte promesse il ricorso alla industria privata oggi s'impone come il mezzo meno pericoloso per soddisfare in parte gli impegni assunti e le giuste esigenze del paese.

Ciò posto, il sussidio offerto alla industria privata non dev'essere una lustra ma un premio adeguato ai rischi, perchè nessuno, che abbia fior di senno, s'indurrà mai ad esporre ingenti capitali senza la certezza di fare un buon impiego.

Fu questa la ragione, che persuase gli onorevoli Perazzi e Colombo a presentare nel 1896 un disegno di legge che portava il sussidio a lire 4000, mantenendo sempre ferma la misura dei 35 a 70 anni.

Alla Commissione, che studiò quel disegno di legge, parve scarsa la misura dell'aumento, e l'elevò a 5000, e volendo nel tempo stesso far qualche cosa in pro delle linee classificate e tenute in sospenso, propose per detta linea un sussidio graduabile fino a lire 6000.

La legge votata il 24 luglio 1897 entrò appunto in questo ordine d'idee.

Essa, notatelo bene, non disconobbe l'obbligo dello Stato di costruire a sue spese le linee classificate, anzi lo confermò con l'articolo 2; e solo ebbe in mira di affrettarne possibilmente la costruzione col sistema dei sussidi. La Camera, discutendo nello scorso

luglio il disegno di legge per le sovvenzioni alle ferrovie secondarie presentato dall'onorevole Afan De Rivera, approvò il trattamento di favore proposto a vantaggio delle linee classificate nelle leggi del 1879 e 1888, giacchè il fatto della classifica non solo conferisce ad esse una speciale condizione giuridica ma le fa considerare come linee di generale interesse.

Questa posizione eccezionale, riconosciuta con la legge 1897, fu da noi rispettata richiamando espressamente nell'articolo primo del presente disegno di legge l'articolo 2 della legge del 1897 acciò non potesse nascere dubbio circa il dovere del Governo di provvedere con leggi speciali alla costruzione delle linee inscritte nella tabella *B* quante volte non si riesca a farle costruire dall'industria privata col sussidio di lire 6000.

La Commissione, come vedesi, fece quanto poteva per assicurare la sorte di codeste linee. Allargando la misura del sussidio oltre gli accennati confini si oltrepasserebbe lo scopo di questa legge senza pratica utilità; poichè, lo ripeto, questa legge non è fatta per la costruzione delle linee principali, ma per le secondarie; e fra le classificate ve ne sono alcune così costose che a nulla approderebbe un sussidio di sette od ottomila lire a chilometro.

Se il progetto estende anche ad esse il sistema delle sovvenzioni, ciò fa nella speranza di affrettare con questo mezzo la costruzione non già di tutte le nove linee iscritte nella tabella *B*, ma delle meno costose. E la speranza non è senza fondamento.

Infatti, appena pubblicata la legge del 1897, fu chiesta la concessione di due di codeste linee, cioè della Lecce-Francavilla e della Sondrio-Tirano.

Se le due linee accennate si possono eseguire con le 5000 lire concesse dalla legge del 1897, giova sperare che qualche altra si costruirà col maggior sussidio di 6000 lire promesso dalla presente legge, e così sarà conseguito il duplice vantaggio: di dar pronta soddisfazione a una parte degli interessi rimasti sospesi, e di rendere più agevole, per la restrizione del numero, la costruzione delle rimanenti linee classificate, che non sarà possibile costruire col sistema dei sussidi.

Parmi di aver detto abbastanza delle linee classificate, e vengo a ciò che forma l'oggetto

vero di questo disegno di legge, il quale intende di provvedere principalmente all'ultima delle linee secondarie.

Accennai di già in che modo e per quali ragioni, sotto l'impulso dell'esperienza, la misura delle sovvenzioni chilometriche nei vari progetti sia andata man mano crescendo fino al massimo di lire 5000.

Su questo non sorsero fortunatamente contestazioni. Il punto più combattuto concerne la durata del sussidio. Le leggi e i progetti presentati dal 1887 al 1897 la fissarono da 35 a 70 anni; soltanto il disegno di legge del 16 giugno 1898 la limitò a 40 anni. Questa limitazione parve alla vostra Giunta arbitraria e inopportuna e vi propone di ritornare all'antica misura.

Contro questa proposta furono sollevate le più gravi obiezioni.

Ci si rimprovera di voler disfare a pochi mesi di distanza ciò che la Camera aveva votato, e di rendere così più gravi per la finanza gli effetti di questo disegno di legge, che, a giudizio degli oppositori, incoraggia la costruzione di linee inutili o poco vantaggiose, vi provvede con debiti larvati, e tutto rimette all'arbitrio del ministro escludendo qualsiasi controllo parlamentare.

Coloro, che così ragionano, dimenticano che il disegno in discussione non è una legge nuova, ma la necessaria esplicazione del sistema inaugurato nel 1873 e sviluppato nel 1887 e nel 1889.

Fin da allora fu attribuita al Governo la facoltà di concedere per Decreto Reale le sovvenzioni chilometriche, e in tanti anni nessun abuso fu denunciato; nè mai venne il sospetto che quella delegazione menomasse i diritti e i doveri del Parlamento.

Al contrario tanto nei precedenti, quanto nel presente progetto, a misura che andò crescendo l'entità dei sussidi, si moltiplicarono le cautele e le garentie e si fissarono criteri chiari e precisi per la concessione e la graduazione di essi in modo da escludere, per quanto è possibile, il favore e gli arbitrii.

La legge del 1873 nulla conteneva al proposito; ma, come corollario alla legge del 24 luglio 1887, fu pubblicato nel successivo dicembre un Decreto Regio, che precisa i criteri per graduare con giusta misura tanto il sussidio quanto la durata.

L'articolo 3 del decreto del 25 dicembre 1889, poscia convertito in legge, suona così:

« La sovvenzione sarà accordata alle ferrovie da costruirsi a sezione normale o a sezione ridotta, che congiungano tra loro o alle reti principali ed ai porti del Regno, ampi e popolati territori, centri cospicui per industria e ricchezza di prodotti agricoli, bacini minerari, regioni ancora prive di ferrovie, capiluoghi di circondario e di mandamento, Comuni di frontiera. »

Non paghi di ciò, prima il Governo e poi la vostra Giunta introdussero nell'articolo 2 del presente disegno altre specificazioni per meglio determinare e chiarire questa che dev'essere la norma direttiva nella concessione de' sussidi, cioè che per conseguire il massimo occorre il simultaneo concorso tanto delle condizioni indicate nell'articolo 3 del decreto del 1887 quanto di quelle imposte dall'articolo 2 del presente disegno di legge così concepito:

« La sovvenzione non potrà essere elevata fino ai massimi stabiliti in lire 5000 e 6000 col precedente articolo, se non quando, oltre alle condizioni previste con le citate disposizioni, le ferrovie da concedersi importino una spesa di costruzione debitamente accertata di oltre centoventimila lire al chilometro nel primo caso, e di oltre centomila nel secondo, e congiungano più direttamente, completando anche reti esistenti, importanti zone di terreno, o colleghino due o più ferrovie già esistenti, o conducano a porti di mare. »

Che cosa si poteva dire di più chiaro, di più esplicito, di più preciso?

Gli accennati criteri, se da un canto pongono freno agli arbitrî, dall'altro sono assai larghi per comprendere tutte quante quelle ferrovie, che veramente presentano qualche utilità.

Alcuni oratori espressero il desiderio, che nella designazione dei criteri si avesse particolare riguardo ai tronchi destinati a collegare i capiluoghi di Provincia e alle linee che attraversano i valichi appennini.

A parer nostro non è punto dubbio che l'articolo 3° del decreto del 1897 si applichi ai capiluoghi di Provincia tuttora disgiunti dalla ferrovia. Facendovisi menzione espresa dei capiluoghi di circondario, sarebbe assurdo negare lo stesso trattamento ai capiluoghi di Provincia, che per la loro im-

portanza meritano maggior favore. Ivi pure è detto che per commisurare la sovvenzione si tien conto delle difficoltà e delle spese di esercizio. Codesto criterio fu introdotto principalmente a riguardo delle ferrovie di montagna, nelle quali le difficoltà della costruzione sono maggiori, e gravi le condizioni di esercizio, dovendosi superare fortissime pendenze, ciò che talvolta duplica la spesa.

Quindi è chiaro che la presente legge non incoraggia la costruzione di ferrovie inutili, ma concede agevolzze e sussidi soltanto a quelle linee che assicurano notevoli vantaggi al traffico, ai servizi pubblici e al Paese, e l'azione del Governo vi è regolata in modo da escludere gli abusi e gli arbitrî.

Nè è punto vero che l'uso delle facoltà concesse al potere esecutivo è sottratto al controllo parlamentare.

L'onorevole ministro nel suo chiaro ed esauriente discorso fece rilevare che con gli articoli 5 e 6 s'istituisce il migliore e il più oculato controllo. Spetta a voi di fissare ogni anno con le leggi del bilancio la somma, che si può impegnare in sovvenzioni chilometriche, impedendo che si vada al di là delle risorse disponibili.

Non basta: questa legge è, per così dire, frazionaria, e per ricostruirla bisogna consultare tutte le leggi precedenti, che rimangono in vigore in tutto ciò che non viene da essa modificato.

Per quanto riguarda il controllo, nella legge del 1889 è scritto il seguente articolo che risponde alle più meticolose esigenze.

L'articolo dice così: « Il Governo del Re presenterà annualmente al Parlamento un elenco delle strade ferrate richieste, negate e concesse, ed una relazione circa i motivi delle sue deliberazioni in proposito e dei risultati ottenuti dall'applicazione della presente legge. »

Dunque voi avete non uno ma due modi di controllare la concessione dei sussidi, sia fissando la cifra degli impegni, sia rendendovi esatto conto dei criteri, coi quali la legge viene applicata e de'vantaggi conseguiti.

Che si vuole di più?

L'iscrizione in bilancio fra le spese effettive delle somme destinate ai sussidii esclude financo il sospetto che le ferrovie sovvenzionate si facciano con debiti. Sono forse un debito i sussidî accordati all'istruzione pubblica, alla marina mercantile e ad ogni

altra istituzione intesa a promuovere il progresso economico e intellettuale delle popolazioni?

Lo stesso concetto economico-politico giustifica gli incoraggiamenti e gli aiuti che si concedono alla costruzione e all'esercizio delle ferrovie.

Che cosa rendono allo Stato le strade nazionali? Che cosa le strade provinciali e comunali alle rispettive Amministrazioni? Nulla direttamente; e vorreste per questo impedire che si facciano strade nazionali, provinciali e comunali? Nè vedo ragione di trattare in modo diverso le strade ferrate, le quali costituiscono uno dei più importanti fra i pubblici servizi.

Vi fu un tempo, in cui le ferrovie erano considerate come trasformazione di capitale, e l'esagerazione di un tal concetto ci condusse ad usare ed abusare del credito.

Quintino Sella, uno dei santi padri della finanza rigida, era di opinione, che una metà appena del danaro impiegato nelle costruzioni ferroviarie possa riguardarsi come trasformazione di capitale: il rimanente deve considerarsi come denaro speso in beneficio del pubblico.

È vero che per l'abuso, che si è fatto del credito, le ferrovie gravano i bilanci della somma ragguardevole indicata ieri dall'onorevole De Nava, ma bisogna pure considerare ch'esse costituiscono una riserva patrimoniale notevolissima e un fattore potente di pubblica ricchezza.

Credo di aver così dissipato le preoccupazioni e il timore che questa legge possa sconvolgere la finanza, e ingolfarci in nuovi debiti; nè è meno infondato il sospetto che serva a eccitare malsane speculazioni.

Quando si tratta d'impegnare in un'impresa capitali propri, e sopportarne i rischi si diventa cauti e previdenti. Affidando la costruzione delle linee secondarie all'industria privata si può esser sicuri che questa preferirà le linee più vantaggiose e promettenti.

Coloro i quali trovano eccessive le facilitazioni che con questa legge si concedono, mostrano di non avere un'idea esatta dell'indole delle costruzioni ferroviarie, e de' loro effetti, altrimenti non mi avrebbero mosso così aspri rimproveri per aver propugnato nello scorso luglio e fatto prevalere adesso la proposta di estendere a 70 anni la durata dei sussidi. Vedendola impugnata allora e adesso da uo-

mini autorevolissimi, è dover mio di prendere in attento esame le loro obiezioni. Non mi gioverò per combatterle di un argomento, che ha pure il suo peso, del fatto cioè di vedere accettato in tutte le leggi e progetti precedenti il termine di 70 anni, ma rivolgerò agli oppositori questa semplice domanda.

Perchè fu proposta questa legge? Evidentemente per attirare con più efficaci allettamenti i capitali privati al completamento della rete ferroviaria. Essendo questo lo scopo della legge, io vi chiedo se è logico e consentaneo scemare quasi della metà uno dei benefici, che la legge precedente offriva ai concessionari, cioè la massima durata del sussidio. Nè giova replicare che aumentando fino a lire 5000 la sovvenzione, si può senza danno restringere la durata. Per quanti sottili ragionamenti si facciano, nessuno arriverà a persuaderci che pel concessionario sia cosa indifferente avere il sussidio per 40 ovvero per 70 anni! Se si vuole attirare i capitali, bisogna che la offerta sia adeguata, altrimenti, lo ripeto, meglio è non far la legge. Restringendo a quarant'anni la durata del sussidio si neutralizza il beneficio dell'aumento: si riprende con una mano ciò, che si dà con l'altra.

Dicono gli oppositori, ed è questa la più grave delle obiezioni: dando 5000 lire per 70 anni a strade che costano 100,000 lire, si paga il prezzo di costruzione, e si fa inoltre un regalo al concessionario, perchè bastano 50 anni per l'ammortamento del capitale: il resto è dato a ufo, e servirà ad eccitare gli enti locali e gli speculatori a costruire strade inutili, facendo assegnamento non sulla produttività delle linee, ma sul sussidio assicurato per un così lungo numero di anni.

Questa obiezione ha il difetto di considerare il prodotto chilometrico come il solo indizio della convenienza e dell'utilità di una linea ferroviaria.

La natura dell'industria ferroviaria è tale, che la maggior parte dei vantaggi che crea ridondano ad esclusivo beneficio del pubblico.

Sonvi linee, che, pur avendo un basso reddito, giovano grandemente alle regioni, che attraversano, sviluppandovi nuovi commerci e nuove industrie, che vi trovano buone condizioni locali o per l'abbondanza delle materie prime o per la presenza di forze naturali facilmente utilizzabili; per contrario

vi sono linee, che danno molto reddito senza arrecare grande vantaggio economico-industriale al paese che attraversano.

Sembra assurdo, ma in pratica è così. Ne volete la prova? Per l'insieme delle ferrovie Sarde, il prodotto netto si converte in una perdita di 1675 lire a chilometro.

Sulla rete principale di dette ferrovie, esercitata dalla Compagnia Reale, il prodotto lordo nel 1894 fu di lire 1,634,780 (detratti solo i proventi delle tasse speciali sui trasporti di merci e viaggiatori, e delle tasse di bollo), mentre le spese di esercizio ammontarono a 2,014,905; di più il Governo pagò per garanzia chilometrica 6,781,327 lire.

Poichè le ferrovie Sarde, a conti fatti, rappresentano una grave perdita per l'erario, secondo i criteri degli oppositori, non si sarebbero dovute costruire, o, costruite, si dovrebbero abbandonare. E questo fenomeno non si verifica soltanto nell'isola di Sardegna, ma qua ed là su tutto il continente italiano.

Ho qui sott'occhio un quadro del reddito delle varie linee, allegato alla relazione parlamentare del 27 giugno 1884 relativa alla legge per l'esercizio delle Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula. Da esso risulta che nel 1882 sulla Savona-Aqui-Bra il prodotto fu di 2,300,000, e la spesa di 2,496,000. Sulla Castagnola-Asti-Mortara il prodotto fu di lire 786,000, la spesa di lire 886,000. La Roma-Pisa-Collesalvetti-Livorno dette 1,815,227 di prodotto, con una spesa di 5,268,000. Nelle provincie del Mezzogiorno la Eboli-Metaponto ebbe 1,033,000 di prodotto, e 1,800,000 di spesa.

E che per ciò? Si dovrebbe forse concludere che codeste linee non sono nè utili nè vantaggiose? Nessuno oserebbe affermarlo. Questo prova soltanto che non sempre le ferrovie, utili al paese, profittano al costruttore, essendovene di quelle, che pare avendo una grande importanza, danno un prodotto capace di coprire appena le spese di esercizio.

Ciò posto, è vano sperare che l'industria privata assuma la costruzione di siffatte linee se il Governo non viene in suo soccorso. Il quale, per essere efficace, deve, come dissi, non solo provvedere all'ammortamento del capitale, ma soprattutto assicurare l'esercizio, condizione indispensabile per la continuità del sussidio. In tutte le convenzioni stipulate con le grandi Società per l'esercizio delle reti ferroviarie,

la garanzia chilometrica assunta dallo Stato corrisponde appunto a questo duplice concetto. Ricorderò la convenzione del 1862, in cui la durata delle concessioni venne stabilita fra 90 e 99 anni, e lo Stato garantiva un annuo prodotto brutto chilometrico di lire 29,000, più tardi ridotto a 20,000, oltre il prodotto iniziale di lire 7000, e l'applicazione della scala mobile. In quelle convenzioni, il minimo garantito copriva tanto i rischi del capitale quanto quelli dell'esercizio.

Ora, trattandosi di linee complementari, e che si svolgono per lo più in regioni montuose, ove l'esercizio è costosissimo e il traffico si sviluppa lentamente, la durata del sussidio ha un'importanza decisiva, giacchè concedendosi questo ad opera finita ed essendo condizionato alla continuità dell'esercizio, nessun capitalista rischierà il suo denaro in simili costruzioni se non sia assicurata la continuità dell'esercizio.

Ai calcoli sottili degli oppositori risponde questo fatto eloquentissimo, che parecchie linee aventi già un sussidio maggiore di 5 mila lire, compreso il concorso dei Comuni e delle Provincie, non poterono trovare costruttori per le difficoltà dell'esercizio.

Avevo dunque ragione di affermare che il sussidio riesce inefficace se non offre sicurezza di ammortamento e di continuità di esercizio.

Nè deve sgomentarci il sacrificio, relativamente lieve, che impone all'erario il sistema delle sovvenzioni, giacchè questo è compensato ad usura dai vantaggi diretti ed indiretti, che lo Stato ritrae dalla costruzione e dall'esercizio di nuove ferrovie. Secondo un calcolo desunto dall'Annuario statistico del 1895, la somma dei servizi che lo Stato ottiene dalle ferrovie gratuitamente, o con tariffe speciali, si valuta intorno ai 40 milioni, ai quali vanno aggiunti i proventi delle tasse erariali sulla proprietà, sul personale, sui titoli e sui trasporti, che superano le lire 1500 a chilometro.

Tutto sommato, secondo i calcoli del Boggio, in Italia l'Erario percepisce in media dalle ferrovie lire 7000 a chilometro. Di fronte a questa cifra non deve far paura il carico dei 100 milioni, che lo Stato sopporta a causa delle costruzioni ferroviarie.

Se si considera che almeno la metà delle somme spese deve ritenersi come vera e propria trasformazione di capitale, la cifra di 100 milioni si attenua e impallidisce in

confronto ai vantaggi d'ogni natura, che una rete ferroviaria di 14,000 chilometri assicura alla economia del paese.

Rubini. Ma i 100 milioni sono già depurati.

Chimirri, relatore. Prendo la cifra come fu enunciata dall'onorevole De Nava, senza entrare in minute analisi, poco importando alla sostanza del mio argomento ch'essa sia depurata o no dei proventi erariali.

Io sostengo, e credo di essere nel vero, che lo Stato costruendo le ferrovie non fa opera industriale, ma provvede a un pubblico servizio. (*Bravo!*) Non è il tornaconto a quattrini, ma sono i vantaggi diretti ed indiretti che bisogna considerare.

Quale frutto ritrae l'Erario dai milioni che si spendono per le nostre corazzate e pel mantenimento dell'esercito?

Nessun beneficio materiale; ma l'esercito e la marina sono l'orgoglio della nazione, la tutela della pace interna ed esterna, il presidio della nostra indipendenza, e questi vantaggi compensano largamente i sacrifici che si fanno.

Le ferrovie sono anch'esse ausilio potente alla difesa nazionale in tempo di guerra, e strumento poderoso nella lotta pacifica della produzione e de' traffici. (*Benissimo!*) Così van fatti i conti, e non alla stregua mercantile con la partita doppia del dare e dell'avere. (*Vive approvazioni.*)

Dopo aver messo in piena luce i vantaggi diretti e indiretti, che giustificano l'equità e la misura della sovvenzione, giova dissipare dall'animo vostro il dubbio, che il sussidio, concesso a base di esagerate previsioni circa il costo della linea, possa in taluni casi riuscire eccessivo.

Se il caso si verificasse vi provvedono largamente gli articoli 284 e 285 della legge sulle opere pubbliche, che nessuno degli oppositori ha ricordato.

L'articolo 284 dice così:

« Se altro termine più o meno lungo non sarà stato fissato dall'atto di concessione, dopo scaduti 30 anni dal giorno nel quale una ferrovia pubblica concessa all'industria privata sarà stata aperta a permanente esercizio sopra a tutta la sua lunghezza, avrà diritto il Governo di farne in qualsivoglia epoca il riscatto, previo diffidamento di un anno almeno a darsi al concessionario; ove però di-

verso termine non sia stato dalla legge stabilito. »

Che cosa temete? Che una linea sovvenzionata largamente costi poco e frutti molto?

Ebbene dopo trent'anni il Governo ha facoltà di riscattarla; e i trent'anni scadono prima dei 35 e dei 70, che costituiscono il massimo e il minimo della durata del sussidio.

Non basta: l'altro articolo 285 soggiunge:

« Ogni qual volta dai conti del concessionario risulti che l'annuo prodotto netto di una ferrovia, ragguagliato sull'ultimo quinquennio, eccede il dieci per cento, se altro minor limite non sarà stabilito dall'atto di concessione, il Governo avrà diritto ad una partecipazione negli utili eguale alla metà del soprappiù. »

« Dunque lo Stato ha diritto al riscatto dopo i trent'anni, ha diritto di partecipare agli utili quando il prodotto netto eccede il dieci per cento. Che si vuole di più? Nè vi paia soverchio il margine di utili lasciato all'industria privata perchè altro è il frutto del danaro investito in impieghi sicuri e senza rischi, altro il premio dovuto ai capitali investiti in imprese incerte ed aleatorie.

Da quanto ho detto è chiaro che, anche sotto questo punto di vista, non è a temere che i sussidi accordati alle costruzioni ferroviarie arrechino soverchio beneficio all'industria privata e detrimento all'erario.

Nel lodevole desiderio di tutelare da ogni sorpresa la pubblica finanza, l'onorevole De Nava insiste pel mantenimento dell'articolo quarto, del quale la Giunta propone la soppressione. Quell'articolo non era nel progetto ministeriale; vi fu aggiunto nella fretta della discussione nello scorso luglio, e, bisogna confessarlo, nessuno ne aveva misurate le conseguenze.

Le intenzioni del proponente erano buone; ma, come avviene quando certe proposte giungono improvvisamente, non si pose mente alla grave modificazione, che di straforo introducevasi nella legge organica dei lavori pubblici del 1865.

Il disegno di legge che esaminiamo è già più severo in confronto del disposto degli articoli 250 e 251, nel caso che il concessionario non intraprenda o non compia i lavori nel termine fissato dalla concessione. L'articolo 250 dice: « Se alla scadenza del termine

accordato dagli atti di concessione per l'incominciamento dei lavori di costruzione delle ferrovie pubbliche, e dopo una formale ingiunzione fatta intimare dal Ministero dei lavori pubblici almeno un mese prima ai concessionari, questi non si fossero messi in grado di cominciare e continuare detti lavori, perderanno la metà della somma di cui avessero fatto materiale deposito, e per cui avessero prestato cauzione, a meno che non facessero legalmente constare d'impedimenti provenienti da forza maggiore. »

L'articolo 251 commina la decadenza della concessione e la perdita dell'intera cauzione se alla scadenza del termine i concessionari non avranno data piena esecuzione alle contratte obbligazioni.

L'articolo 3 del presente disegno di legge unisce le due ipotesi e le sottopone alla stessa comminatoria, dichiarando decaduti *ipso jure* i concessionari dalla concessione e dal sussidio, senza bisogno di costituzione in mora, se nel termine di due anni non avranno avviato i lavori ed eseguite le provviste in modo da rendersi sicura l'apertura della linea nel termine stabilito con l'atto di concessione; e, ciò che più monta, contro il decreto di decadenza non è ammesso alcun gravame.

Dunque l'articolo 3 contiene comminatorie più severe di quelle prescritte dalla legge organica delle opere pubbliche.

Che cosa diceva l'articolo 4, votato nel luglio scorso dalla Camera? « Qualora lo incanto riesca infruttuoso i concessionari non avran diritto ad alcun corrispettivo e le opere eseguite e le provviste fatte andranno senza altre a beneficio dello Stato. »

De Nava. Dopo l'esercizio cominciato,

Chimirri, relatore. Ragione di più per respingerlo, non parendomi opportuno fare a queste linee una condizione diversa e peggiore di quella fatta dalla legge del 1865 a tutte le ferrovie concesse all'industria privata.

La promessa di un sussidio, che si darà solo ad opera finita, e come sovvenzione all'esercizio, non è motivo sufficiente per sottoporre le linee, che si vogliono favorire, ad un trattamento eccezionale, che si discosta da ogni norma di diritto e di equità.

L'indugio nell'appalto e nell'avviamento dei lavori giustifica la decadenza, giustifica la perdita della cauzione, ma non la confisca

delle opere iniziate e delle provviste, senza corrispettivo.

Una voce. Non dice così la legge!

De Nava. La linea è già esercitata... (*Interruzioni*).

Chimirri, relatore. Peggio ancora, perchè cessando l'esercizio, cessa il sussidio e il Governo eserciterà magari la linea in danno del concessionario, ne decreterà se occorre la decadenza, provvederà a norma dell'articolo 252 e seguenti, ma non può nè deve impadronirsi della linea senza corrispettivo e senza riscatto.

Non è lecito introdurre incidentalmente nel nostro diritto ferroviario una specie di spoglio, di fronte al quale apparirebbero miti le famose confische ottaviane. (*Commenti*).

Ed è così che si vuole incoraggiare l'industria privata? Sono questi i modi, coi quali s'intende attrarre i capitali al completamento della rete ferroviaria! Da una parte si lesinano i sussidî, dall'altra si cerca accorciarne la durata e per colmo si minaccia il concessionario di spossersarlo delle opere e delle provviste senza corrispettivo. Sarete bravi se troverete dei pazzi che vengano a costruire a tali patti le nostre ferrovie! (*Parità — Bravo!*)

Questa è la portata dell'articolo, del quale abbiamo proposta la soppressione. L'onorevole Gianturco osservava ieri che codesta soppressione potrebbe far nascere il dubbio che nessuna della disposizioni contenute nella legge delle opere pubbliche sia applicabile alle linee sovvenzionate. Al contrario noi proponiamo la soppressione dell'articolo 4° perchè, a nostro avviso, non solo l'articolo 251 ma tutte le disposizioni del capo V della legge sulle opere pubbliche sono applicabili a codeste concessioni, le quali non mutano natura solo perchè vi si aggiunge il sussidio.

Questo io scrissi nella relazione, questo ripeto; e credo che il dubbio accennato dall'onorevole Gianturco sarebbe giustificato se si limitasse a richiamare uno solo degli articoli della legge del 1865, tacendo degli altri.

Dissipate le preoccupazioni, i timori circa la portata finanziaria e gli effetti di questa legge, non dubito che la Camera darà voto favorevole a provvedimenti così saggi ed opportuni che rispondono a un bisogno vero del Paese, ed hanno un'importanza politica non trascurabile.

Gettando lo sguardo sulla carta ferroviaria

d'Italia, scorgonsi a colpo d'occhio intere plaghe o prive affatto di ferrovie, o solcate da lunghe linee, percorrenti i due versanti appenninici, con rari e lontani collegamenti.

Le numerose popolazioni, diffuse negli altipiani e per le pendici, guardano con invidia la vaporiera correre baldanzosa il doppio lido, senza poterla raggiungere se non con lungo, difficile e faticoso cammino.

Eppure concorrono anch'esse da molti anni al pagamento di una parte almeno di quei 100 milioni, che costituiscono l'onere annuale imposto al bilancio di quella vasta rete ferroviaria, alla quale non è loro concesso di accedere; date almeno a quei dimenticati le briciole che cadono dalla mensa degli Epuioni. (*Benissimo! Bravo!*)

Non si rinfranca la finanza dello Stato comprimendo la produzione.

La rigenerazione economica dell'Ungheria è in gran parte dovuta a un piano ferroviario sapiente, a base di tariffe basse, immaginato da Széchényi e completato nel 1889 dal ministro Baross.

Se con l'allettamento di maggiori sussidi promessi da questa legge, riusciremo realmente ad attirare il capitale privato alla costruzione delle ferrovie secondarie, faremo opera utilissima al Paese, donde verrà impulso al lavoro ed incremento alla produzione, che sono le solide basi di una finanza savia e previdente. (*Benissimo! Bravo! — Molte congratulazioni*).

Presidente. Vi sono alcuni fatti personali.

Il primo è quello dell'onorevole Torraca. Onorevole Torraca, ha facoltà di parlare per fatto personale.

Torraca. Sono alquanto mortificato di questo mio fatto personale, molto semplice.

L'onorevole Fili-Astolfone ed io facciamo parte di questa Commissione: abbiamo avuto dispute vivaci; egli vulcanicamente difendeva nella Commissione, come la difesa alla Camera, la linea Castelvetro-Porto Empedocle, e noi eravamo costretti a rispondergli che, proprio, *non erat hic locus*. Rammentando ciò alla Camera, l'onorevole Fili-Astolfone ha creduto di ricordare il mio nome, e le dispute che abbiamo avuto, e di dire alcune parole, che io non bene intesi, ma che mi parvero significare una impertinenza, che egli avesse detto a me..

Fili-Astolfone. Chiedo di parlare.

Torraca ... alcune parole, insomma, che, se fossero state pronunziate così come mi pare

di averle intese, farebbero torto a lui e torto a me; torto a lui, perchè non lo credo capace di dire impertinenze ad un collega, che non le merita; torto a me, che non le avrei dovute sopportare. Quindi domando all'onorevole Fili-Astolfone, e sono sicuro di ottenerla, una soddisfacente spiegazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare, per fatto personale, l'onorevole Prinetti.

Prinetti. Avevo chiesto di parlare, per fatto personale, quando parlava l'onorevole Gianturco.

L'onorevole Gianturco ha dato alle mie parole, a proposito dell'articolo 4, una portata affatto diversa da quella, che esse avevano. E in questo consiste il mio fatto personale, ai termini del regolamento.

L'onorevole Gianturco, se ho ben compreso le parole sue, ha creduto che io ritenessi che l'articolo 4 contempli il caso, in cui, per lo inadempimento delle clausole della concessione di una linea ferroviaria, sia pronunziata la decadenza dalla concessione stessa, per decreto governativo.

Ora, se così fosse, sarei perfettamente di accordo così con l'onorevole Gianturco come con l'onorevole Chimirri; ma l'articolo 4, a mio avviso (e qui è bene intenderci, perchè nella difesa degli interessi onesti dello Stato siamo tutti concordi), riguarda un caso completamente diverso; riguarda il caso, cioè, che la linea, una volta costruita e già in esercizio, venga, per mancanza di traffico sufficiente, ad abbandonarne l'esercizio, abbandonata dai concessionari. Questo caso potrà parere strano, ma si è verificato...

Curioni. Per la Pontegalera-Fiumicino.

Prinetti. Poichè l'onorevole Curioni ha accennato al caso della Pontegalera-Fiumicino, non c'è nulla di male a parlarne chiaramente.

Poichè, dunque, questo caso si è verificato, mi pare che Parlamento e Governo debbano trarne ammaestramento per impedire che possa rinnovarsi in avvenire. E tanto più ciò importa, in quanto che, se, pel passato, questo caso si è verificato una sol volta, potrà, per l'avvenire, verificarsi più sovente; perchè è chiaro che, se, finora, si sono costruite, in generale, le linee più importanti, ora si tratta di promuovere la costruzione delle linee secondarie e terziarie.

Ora, poichè si è accennato a questo caso della Pontegalera-Fiumicino, è bene che la Camera sappia che la Società concessionaria

di quella linea non solamente non è più in condizione di dare alcun dividendo agli azionisti, ma nemmeno ai portatori di obbligazioni; insomma, non è più in condizione di pagare i suoi creditori. E qui l'onorevole Gianturco mi permetta una parentesi.

Noi dobbiamo considerare che siamo retti ancora dalla legge del 1865. Ora la Camera può immaginare quanti rimaneggiamenti sarebbero necessari, in materia di ferrovie, per adattare quella legge organica vigente alle condizioni nuove, in cui si trova l'esercizio ferroviario del Regno. Dunque, in base alla legge vigente, quando il concessionario abbandona l'esercizio, avviene che la ferrovia è messa all'asta, ma non trova acquirenti; il che è naturale, perchè come ferrovia non rende nulla, perchè è passiva oggi, e sarà passiva domani: tutto il suo valore intrinseco consiste nel valore delle rotaie e delle traversine, se sono ancora in istato di valere qualche cosa, portandole via, e nel valore del materiale dei casotti e delle stazioni ferroviarie da demolirsi.

Allora si nominano tre periti, sia pure tre arbitri, come ha detto l'onorevole Gianturco. Quanto a me, ho imparato che fra periti ed arbitri, dal punto di vista della finanza dello Stato, non c'è da fare grande distinzione; come pure ho imparato a non avere quella fiducia, che egli ieri ha dimostrato di avere, in questi arbitri, che sono certamente uomini probi, i quali giudicano con equità e giustizia. Se non che, a furia di equità e giustizia, hanno costato centinaia di milioni allo Stato.

Dunque vengono nominati questi tre periti o arbitri, i quali valutano questa linea precisamente come ha detto ieri l'onorevole Gianturco, e qui sta il male; la valutano, cioè, non già in quanto serve ad uso di ferrovia, ma la valutano in base al costo intrinseco delle opere, che si tratta di riscattare; mentre, lo ripeto, il solo valore effettivo, che ha ancora la linea, è quello delle rotaie e delle traversine da asportarsi, e del materiale dei fabbricati da demolirsi.

Ma, dirà l'onorevole Gianturco, come mai lo Stato ha potuto sottrarsi finora a questo pericolo?

Presidente. Onorevole Prinetti, Ella esorbita dal fatto personale.

Prinetti. Mi pareva di esservi, onorevole presidente. D'altra parte, poichè le stesse cose dovremo dirle all'articolo 4, volevo fare

ora queste brevi considerazioni per far risparmiare tempo alla Camera...

Voci. Parli, parli!

Presidente. Io debbo far rispettare il regolamento, onorevole Prinetti!

Prinetti. Dirò un'ultima cosa, per risparmio di tempo, e perchè è possibile che l'articolo 4, così come è formulato, non risponda nemmeno al suo scopo, e che in questo frattempo possa la Commissione, d'accordo col Governo, trovare un'altra formula.

Credo, del rimanente, che quanto sto dicendo interessi la Camera.

Presidente. Io debbo essere custode del regolamento verso tutti.

Prinetti. Ancora un minuto e ho finito.

Dunque lo Stato, nel caso della Pontegaleria-Fiumicino, non ha subito questa iugulazione, perchè esiste una convenzione di esercizio che risale ai tempi della Società romana, in forza della quale l'esercizio della Pontegaleria-Fiumicino è fatto dalla Mediterranea per conto dello Stato, succeduta alla Società romana; e lo Stato ogni anno si rassegna a perdere 40 o 50 mila lire per mantenere la linea in esercizio.

Ora, onorevole Gianturco, Ella è uomo di governo, e non può non vedere che qui vi è nella nostra legislazione un errore da correggere. Si adotti la formula dell'articolo 4 così come è stata proposta dal Governo; si adotti un'altra formula; ma è certo che è necessario modificare la legge vigente. Poichè (e qui rispondo all'onorevole Chimirri) non si vuole affatto impedire o ritardare o intralciare la costruzione delle linee; non si vuole affatto creare una situazione di cose, per la quale soltanto i pazzi possano accingersi a costruire queste linee; ma si vuole impedire che appunto i pazzi vengano a costruire linee, che non hanno ragione di essere, e che, dopo averle costruite e dopo avere ingannato i sovventori di danaro e di materiale, debba poi lo Stato pagare a questi sovventori, come valore delle opere, ciò che è stato male speso. Questa è la ragione, che mi ha mosso a fare le osservazioni che ho fatto a proposito di questo articolo 4.

Presidente. Per fatto personale ha facoltà di parlare l'onorevole De Nava.

De Nava. Poichè il mio fatto personale si riferisce appunto a questo fatto, che, cioè, mi è stata attribuita, rispetto all'articolo 4,

una opinione, che non è la mia, mi riservo di parlare quando si discuterà questo articolo 4.

Presidente. Sta bene; lo iscriverò per parlare sull'articolo 4.

Ha facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole Fili-Astolfone.

Fili-Astolfone. Aveva ragione l'onorevole collega Torraca quando escluse che nel seno della Commissione la vivacità della parola potesse scambiarsi per una impertinenza che egli certamente non avrebbe subita e che io non sarei stato capace di dirgli. Forse mi sarò male espresso nel calore del mio discorso; ma ho inteso dire che l'onorevole Torraca, in seno della Commissione, aveva avuta la bontà e la cortesia di darmi ragione, ma aveva soggiunto che non ci sarebbe stato alcuno, che queste mie ragioni avesse potuto comprare. A questa sua osservazione io ricordo di avergli risposto che quella non era una ragione; e questo gli rispondeva non per dirgli un'impertinenza, ma perchè mi sembrava che la sua osservazione non rispondesse ad un sentimento di giustizia riguardo alla mia proposta.

Credo che di questa spiegazione egli si debba tenere pago; poichè, a parte i rapporti personali che ci legano, egli merita la stima di tutti i suoi colleghi, e specialmente la mia.

Se poi Ella mi permette, onorevole presidente, avrei un altro piccolo fatto personale con l'onorevole Prinetti, il quale ieri, in principio del suo discorso, si rivolgeva a me; e questo piccolo fatto personale lo svolgerò in quella forma cortese della quale mi diede esempio lo stesso onorevole Prinetti.

Mentre io parlava, l'onorevole Prinetti, accennando a questi banchi, ci esortava di rivolgerci all'onorevole Sonnino dal quale dovevamo attenderci la più valida opposizione alla mia proposta. Allora io dissi che, se l'onorevole Prinetti avesse voluto spiegare il senso dell'articolo 2 della legge da lui proposta nel 1897, si sarebbe trovato anche egli imbarazzato.

L'onorevole Prinetti prese la frase al balzo e rispose che egli non è solito di trovarsi imbarazzato, e me ne congratulo con lui. Ma d'altra parte ciò mi spinge a leggere alla Camera l'articolo 2, poichè credo di aver ragione di persistere nell'opinione manifestata.

Questo articolo parla delle « spese occorrenti per appalti di tronchi di ferrovie complementari... » Tronchi adunque, non linee, delle

quali io aveva parlato. Quindi questo articolo 2, così limitato ed escogitato da un ministro così abile come l'onorevole Prinetti, nell'applicazione della legge veniva ad eludere ogni nostra speranza. Ed è tanto vero questo, onorevole Prinetti, che la Commissione ha inteso il bisogno di chiarire e di riformare questo articolo, consacrando una disposizione affatto diversa, che, sebbene potrebbe essere anzi sia favorevole per la costruzione diretta dello Stato, per noi, che non abbiamo più fede nelle leggi, è un magro compenso.

Prinetti. Legga tutto l'articolo!

Fili-Astolfone. L'ho letto; ed aggiungo che la Commissione lo ha modificato così:

« Le spese occorrenti per appalto di linee o tronchi di linee indicate nell'articolo precedente... » Invece la legge del 1897, precisamente all'articolo 3, affidava la costruzione delle linee, mercè un sussidio, all'industria privata. Come vede adunque la differenza non è lieve, e non è di semplice forma, ma di sostanza.

Posto ciò faccio osservare all'onorevole Prinetti che non c'è bisogno di discutere ulteriormente; imperocchè a me pare che la semplice lettura degli articoli 2 e 3 della legge basti a giustificare le mie affermazioni.

Presidente. Onorevole Fili-Astolfone, mi pare che Ella si dilunghi un po' troppo!

Fili-Astolfone. Ho finito, onorevole presidente. Volevo giustificare le parole mie. Io accennai che l'onorevole Prinetti, discutendo questa legge, si sarebbe forse trovato in imbarazzo. Egli ha detto che non è mai in imbarazzo e tanto meno lo può essere in questa occasione! Ciò significa che ognuno ha un modo proprio d'intendere, anche quando la parola della legge non ammette alcun dubbio; e, se è così, fra me e lui lascio giudice la Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole Gianturco.

Gianturco. Ho chiesto di parlare per dichiarare che mi pareva più opportuno di discutere, insieme con l'emendamento Rubini, le questioni, che si riferiscono all'articolo 4. La prego quindi, onorevole presidente, di iscrivermi all'articolo 4.

Presidente. La iscriverò.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Rubini. Il mio fatto personale è motivato dalle parole, che l'onorevole Chimirri ha creduto di dover opporre ad una semplice

rettifica, che io gli avevo fatta, a proposito di una sottrazione aritmetica. Pareva a me che l'onorevole Chimirri avesse inteso erroneamente il conto, riferito ieri dal collega De Nava.

Chimirri, relatore. L'ho inteso come fu fatto!

Rubini. Ed allora sorgeva il pericolo che egli, con la sua eloquente parola, avesse a legittimare un giudizio intorno alla spesa cagionata dalle ferrovie all'erario, che sarebbe errato. L'onorevole Chimirri ha quasi creduto che io con ciò volessi oppormi alla calda difesa, che egli ha fatto di questo disegno di legge. È ben lontano da me questo pensiero! Se avessi potuto parlare nella discussione generale, avrei detto alla Camera per qual parte sia favorevole e dissenta dalle disposizioni del disegno di legge. Ma un'altra ragione mi pareva di avere per rettificare il conto dell'onorevole Chimirri. Le cifre di imposte, che Ella, onorevole Chimirri, esattamente ha riportate da un lavoro del commendatore Bodio, non rappresentano che una piccola parte di quegli elementi, che entrano nel conto, indicato ieri dall'onorevole De Nava. Ben più di 16 milioni trae lo Stato per imposte dalle ferrovie! Sa quanti ne trae, giusta il conto ultimo, che fu pubblicato dalla ragioneria generale? Lo Stato, tra ricchezza mobile, grande e piccola velocità, bollo, tasse di negoziazione, ricchezza mobile sugli stipendi degli impiegati e sulle azioni delle Società sovvenzionate, trae dalle ferrovie nientemeno che 65 milioni!

Morandi. Tanto meglio!

Rubini. Non tanto meglio, onorevole Morandi! Le cifre sono quelle che sono, e già tutte si trovano calcolate nel conto dell'onorevole De Nava.

Quando l'onorevole Chimirri, relatore accuratissimo di questo disegno di legge, si fosse accorto che, invece di 16 milioni, le imposte ricavate dallo Stato sono 63 milioni, avrebbe concluso che le ferrovie non costano nulla allo Stato, che anzi sono attive. Non è vero?

Chimirri, relatore. No.

Rubini. Come no, se Ella ne fa di nuovo la sottrazione? In tal modo rimane assodata la posizione.

Il conto ultimo della Ragioneria generale, circa alla spesa che le ferrovie cagionano al netto al tesoro, dà per quest'anno la somma di circa 83 milioni. Tale è l'ultima cifra; e

in questa cifra sono già dedotti tutti i redditi della imposta in quella misura, che ho indicata; così pure si sono dedotti i 30 milioni pei servizi gratuiti o semigratuiti, che le ferrovie rendono allo Stato.

I 40 milioni del commendatore Bodio sono al riguardo una cifra così alta che io credo difficilmente potrà essere giustificata per intero. Ad ogni modo la Ragioneria li computa per 30.

Rimane quindi da ritenere come vera quest'ultima cifra: cioè, che le ferrovie costano allo Stato 83 milioni all'anno. Bene inteso che, con questo, non si tocca punto il problema economico...

Presidente. Onorevole Rubini, mi pare che Ella estenda troppo il fatto personale.

Rubini. ...perchè le ragioni, che disse l'onorevole Chimirri a proposito del valore economico e politico, che hanno le ferrovie, non mutano; ma occorre intenderle anch'esse con discrezione.

E con ciò ho finito. L'onorevole Chimirri ha avuto l'applauso della Camera, colmando la differenza con lo splendore della sua parola; ma io credo che la Camera non vorrà darmi torto se ho desiderato che le cose, almeno come questione di aritmetica, fossero esposte esattamente.

Presidente. Onorevole Prinetti, Ella ha chiesto di parlare per fatto personale. Ma così non finiremo più.

Prinetti. Una parola sola.

L'onorevole Fili-Astolfone ha trovato poco chiaro l'articolo 2 della legge del 1897, perchè nel disegno di legge, che avevo presentato, io dicevo: « Le spese pei tronchi di linea », e nel disegno della Commissione, che fu poi accettato dal Parlamento, è stato scritto: « Le spese per le linee e tronchi di linea. » Ora la questione è semplicissima: dicendo « tronchi di linea » io intendevo che si comprendessero anche le linee; parve alla Commissione più chiaro il dirlo; ed io non potevo che accedere a questo desiderio, molto innocente e giusto, della Commissione. A parte ciò, della chiarezza dell'articolo ha potuto giudicare la Camera stessa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimirri per fatto personale.

Chimirri, relatore. Ricordando le cifre enunciate dall'onorevole De Nava, e mettendo a riscontro l'ammontare de' benefici diretti e indiretti che il Tesoro ritrae dalla costru-

zione e dall'esercizio delle ferrovie, non intesi fare un calcolo da ragioniere: volli invece provare che in simili argomenti non bisogna tener conto soltanto del prodotto industriale, che riguarda più direttamente il costruttore, ma dei vantaggi diretti ed indiretti che ne ritrae l'erario ed il paese.

Del resto, se occorre, chiarirò meglio il mio pensiero nella discussione degli articoli.

Presidente. Il seguito di questa discussione è rimesso a martedì.

Avverto che, prima di passare alla discussione degli articoli, vi sono due ordini del giorno, uno dell'onorevole Ghigi, già svolto, l'altro dell'onorevole Rubini, il quale avrà diritto di svolgerlo. Poi passeremo alla discussione degli articoli.

Interrogazioni.

Presidente. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande d'interrogazione pervenute alla Presidenza.

Miniscalchi, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per conoscere le peregrine ragioni di ordine pubblico, che fecero proibire dal prefetto di Genova la commemorazione della Repubblica romana del 1849, nell'ex oratorio di S. Filippo.

« Carlo Del Balzo. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro degli esteri intorno all'aggressione sofferta da un marinaio italiano a Zlosela in Dalmazia, e come intenda provvedere perchè simili fatti così frequenti non si rinnovino.

« Veronese. »

« I sottoscritti chiedono di interrogare l'onorevole ministro delle finanze per sapere se, anche in considerazione di recenti luttuosi avvenimenti, di cui furono vittime parecchie guardie doganali sulle Alpi, non reputi opportuno di presentare un disegno di legge tendente a rettificare razionalmente, e con vantaggio dell'erario, l'attuale cinta doganale.

« Farinet, Credaro. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno e delle finanze

circa il contegno del prefetto di Messina che non ottempera al dovere impostogli dal regolamento generale daziario per dichiarare decaduti gli attuali appaltatori del dazio comunale di Messina, e per impedire così che costoro, malgrado i processi avviati in loro confronto, malgrado le inchieste comunali e governative che ne accertarono le frodi, possano continuare l'opera loro col favore dell'alta camarilla locale.

« Bissolati. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze per sapere se non creda opportuno di evitare sollecitamente l'inconveniente, testè lamentato alla Dogana di Catania, che la madreperla greggia, da tutte le Dogane di confine ammessa alla esenzione daziaria accordata ai generi compresi nella voce di tariffa 348ª, sia arbitrariamente tassata a lire 150, con grave danno dell'industria nazionale ed arrestando il lavoro di una numerosa classe di operai.

« De Felice-Giuffrida. »

Presidente. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno ai termini del regolamento.

Sull'ordine del giorno.

Santini. Domando di parlare sull'ordine del giorno.

Presidente. Ma come? tutti i giorni?

Santini. Se è necessario, debbo farlo, specialmente dopo l'incidente odierno dell'egregio collega Bovio.

Poichè ieri il presidente del Consiglio aderì al desiderio che la mozione sui deputati, che percepiscono assegni dallo Stato, fosse iscritta nell'ordine del giorno, io proporrei che essa fosse discussa prima dei provvedimenti politici, i quali reclameranno prolissa discussione. Dobbiamo uscire da questa penosa situazione al più presto: e perciò prego il Governo di consentire che la mozione sia discussa prima di giovedì.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Pelloux, presidente del Consiglio. Mi rincresce di dover rispondere negativamente all'onorevole Santini, ma mi oppongo alla sua proposta. Quando verrà la volta di questa mozione decideremo ciò che sia da farsi: per

ora mi pare che sia meglio lasciarla stare al suo posto. Ad ogni modo dichiaro che non potrei consentire nella domanda dell'onorevole Santini.

Presidente. Onorevole Santini...

Santini. Accedo molto volentieri al desiderio del presidente del Consiglio (*Ilarità*), perchè credo che, quando il Governo si oppone ad una di siffatte proposte, si deve accondiscendere alla sua preghiera, sopra qualunque banco si sieda; e non ammetto sorrisi ironici, perchè nessuno può accusarmi di servilismo. Però chiedo che, quando questa mozione verrà in discussione, si pubblici l'elenco, non dell'ultimo anno, ma dell'intero quinquennio.

Presidente. Ma non anticipi la discussione. Vuole entrare ora nel merito?

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Pelloux, presidente del Consiglio. Ringrazio l'onorevole Santini di aver consentito nella mia preghiera; ma debbo dirgli che non posso accettare neppure la sua seconda domanda.

La seduta termina alle ore 18.10.

Ordine del giorno per la seduta di lunedì:

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Mazza ed altri per il riconoscimento della campagna dell'Agro Romano come campagna nazionale.
3. Svolgimento di interpellanze.

ERRATA CORRIGE.

A pagina 1955 (colonna seconda) dove è stampato *utilissime* si legga *ultimissime*. — A pagina 1956 (colonna prima) dove è stampato *e 30 giugno 1889* si legga *convertito nella legge 30 giugno 1889*. — A pagina 1957 (colonna prima) dove è stampato *ed il Regio Decreto 1889* si legga *e la legge 30 giugno 1889*.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'ufficio di revisione.

Roma 1899 — Tip. della Camera dei Deputati.

