

## XCIII.

## 2ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 22 MARZO 1899

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE COLOMBO.

## INDICE.

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Atti vari:</b>   |           |
| Dimissioni del deputato FILI-ASTOLFONE:                                       |           |
| Oratore:  |           |
| CHIMIRRI . . . . .  | Pag. 3333 |
| Relazioni ( <i>Presentazione</i> ):   |           |
| Bilancio del tesoro (SAPORITO) . . . . .                                      | 3300      |
| Bilancio di assestamento (BOSELLI) . . . . .                                  |           |
| Castelcapuano (ARLOTTA) . . . . .   | 3317      |
| <b>Disegno</b> di legge ( <i>Seguito della discussione</i> ). . . . .         | 3301-17   |
| Istituti di previdenza ferroviari:  |           |
| Oratori:  |           |
| CARMINE . . . . .   | 3331      |
| DE NAVA . . . . .   | 3304      |
| LACAVA, <i>ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .                         | 3323      |
| RUBINI . . . . .  | 3311-32   |
| SAPORITO, <i>relatore</i> . . . . .   | 3317      |
| SELLA . . . . .   | 3301      |
| <b>Giuramento</b> del deputato SPIRITO BENIAMINO. . . . .                     | 3300      |
| <b>Interrogazioni:</b>  |           |
| Linea Bologna-Brindisi:   |           |
| Oratori:  |           |
| CHIAPUSSO, <i>sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .   | 3292-94   |
| VALERI . . . . .  | 3292      |
| Argini ferroviari:  |           |
| Oratori:  |           |
| CHIAPUSSO, <i>sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .   | 3294      |
| VALERI . . . . .  | 3295      |
| Sezioni di pretura (MAJORANA ANGELO, DE GIORGIO, VISCHI ed altri):            |           |
| Oratori:  |           |
| BONARDI, <i>sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia</i> . . . . . | 3296      |
| BONFIGLI . . . . .  | 3297      |
| COLAJANNI . . . . .   | 3299      |
| DE FELICE-GIUFFRIDA . . . . .   | 3297      |
| ROSELLI . . . . .   | 3299      |
| ROSSI E. . . . .  | 3297      |
| VISCHI . . . . .  | 3298      |
| <b>Votazione</b> a scrutinio segreto:   |           |
| Congrue parrocchiali . . . . .  | 3332      |

La seduta comincia alle ore 14.5.

**Fulci Nicolò**, *segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana precedente, che è approvato.

## Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia gli onorevoli: Romano, di giorni 5; Lucca Piero, di 4; Pozzi, di 4; Pullè, di 4; Giusso, di 4; Giolitti, di 8; Michelozzi, di 2; Venturi, di 4; Mariotti, di 2; Chiappero, di 4; Bertetti, di 10; Weil-Weiss, di 3. Per motivi di salute, l'onorevole Gavazzi, di giorni 5.

(Sono conceduti).

## Interrogazioni.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima interrogazione è dell'onorevole Valeri al ministro dei lavori pubblici « per sapere il risultamento degli studi che il ministro Pavoncelli aveva ordinato facessero le Società ferroviarie sulla linea Bologna-Brindisi, annunciati nella tornata del 4 febbraio 1898 per provvedere: 1° al sicuro esercizio di quella linea; 2° alla sicurezza delle terre circostanti alla linea stessa dalla invasione delle acque di pioggia che quella linea ostacola defluire al mare. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

**Chiapusso**, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. Rispondendo all'onorevole Valeri, debbo dire anzitutto che non è perfettamente esatto che l'onorevole Pavoncelli, ministro di quel tempo, abbia fatto nella tornata del 4 febbraio 1898 delle dichiarazioni nel senso indicato al numero 2 di questa interrogazione.

Le dichiarazioni dell'onorevole Pavoncelli si riferiscono soltanto al primo punto, cioè, al sicuro esercizio della linea Bologna-Brindisi. Difatti il decreto, accennato anche dall'onorevole Valeri, del ministro Pavoncelli, che porta la data del 19 febbraio 1898, dice esplicitamente così:

« La Commissione nominata deve studiare i provvedimenti da prendersi, onde affrettare in ogni miglior modo, con ragionevole economia di spesa, l'esecuzione delle opere definitive per il ripristino delle linee Bologna-Otranto e Falconara Foligno nei tratti danneggiati dalle alluvioni dell'ottobre 1897, concordando le principali modalità dei relativi progetti e facendo risultare le conclusioni da apposito verbale. »

Gli studi quindi a cui accenna la seconda parte della interrogazione dell'onorevole Valeri, e che dovrebbero riflettere la sicurezza delle terre circostanti alla linea stessa, dalla invasione delle acque che quella linea ostacola defluire al mare, non potevano essere compiuti dalla Commissione nominata dal ministro Pavoncelli, a cui era affidato un incarico assai più circoscritto e limitato.

Non so se attualmente l'argine della ferrovia di cui trattasi impedisca in qualche punto il deflusso delle acque, cosicchè queste debbano rimanere se non stagnanti, almeno quasi stagnanti, nelle terre vicine, con danno di queste terre medesime. Ma dato che si verifici tale inconveniente in alcuni punti, non è da credersi che esso sia sempre una conseguenza della costruzione della ferrovia. Il deflusso delle acque molte volte è impedito da variazioni avvenute nel regime dei fiumi e dei torrenti che scendono dai monti circostanti; cosicchè l'effetto non ha la sua causa nell'arginatura, ma bensì in fenomeni climatologici ed in alterazioni portate alle colture delle falde montane, cause queste tutte che sono completamente indipendenti dall'opera ferroviaria.

Pertanto se proprietari di beni lungo la linea ritengono necessario di migliorare le

condizioni dei loro terreni, la legge del 1865, modificata dalla legge posteriore del 1893, dà loro la facoltà di costituirsi in consorzio, ed allora il Governo potrà partecipare all'opera, sia come proprietario della ferrovia, sia come rappresentante dell'interesse generale, e concorrere anche esso per quella quota che sarà riconosciuta equa e giusta.

Relativamente poi al primo punto, cioè al sicuro esercizio di quella linea, la Commissione nominata dal ministro Pavoncelli ha fatto i suoi studi, ed ha concretato tredici progetti, che approvati dal Consiglio Superiore e dal Ministero, sono stati già in gran parte appaltati. La spesa per tutti questi lavori ammonta alla somma non indifferente di lire 2,210,000.

Per questo rispetto, quindi, tanto la Commissione quanto il Governo hanno fatto tutto ciò che era necessario, ed io spero che l'onorevole Valeri vorrà dichiararsi soddisfatto.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Valeri.

**Valeri.** Sono dolente di non poter convenire con l'onorevole sotto-segretario di Stato, quando nega che l'onorevole ministro Pavoncelli m'avesse dato assicurazione che le Società ferroviarie avrebbero studiato la questione del deflusso delle acque tanto al riguardo della sicurezza dell'esercizio della ferrovia, quanto al riguardo della sicurezza dalle inondazioni delle campagne circostanti. Il problema è identico, e l'interesse della ferrovia è anche l'interesse delle campagne circostanti.

Infatti, il ministro Pavoncelli, nella tornata di venerdì 4 febbraio 1898, secondo quanto si legge nel resoconto ufficiale, disse testualmente così:

« Ad ogni modo le Società ferroviarie stanno facendo degli studi per correggere le strade, ed io spero che per la fine di febbraio saranno pronti e si potrà mettere mano alle nuove opere. Se nel frattempo o più tardi io sarò in grado di venire sul luogo, potremo d'accordo vedere quello che più convenga per il bene di quelle popolazioni e per il vantaggio delle ferrovie stesse. Imperocchè non bisogna dimenticare, che quella è l'arteria, per la quale passa una gran parte del movimento dell'Italia meridionale. »

Dunque deve ammettere l'onorevole sotto-segretario di Stato che quelle parole « *il bene delle popolazioni e il vantaggio delle ferrovie* »

stesse » dimostrano che il ministro di allora riteneva che l'interesse dell'esercizio della ferrovia e quello della sicurezza delle campagne adiacenti fosse perfettissimamente lo stesso.

Quindi se, come Ella ha detto, la Società ferroviaria ha fatto studi i quali soltanto tendono ad assicurare il libero esercizio della linea ferroviaria, senza preoccuparsi della sicurezza di quelle campagne dalle acque pluviali che l'argine ferroviario impedisce defluire al mare, lo studio, secondo me, non ha raggiunto lo scopo che avrebbe dovuto conseguire.

Non è esatto anche che le campagne in parola siano ora allagate dal fatto dell'innalzamento del livello del letto dei fiumi. Io non posso convenire neanche in ciò.

In quella tornata anzi spiegai chiaramente alla Camera che in quella costa adriatica l'acqua non va al mare solo per linea, ossia per mezzo dei fiumi e torrenti e fossi, ma va al mare anche per superficie; e che i letti di quei fiumi, che del resto sono pochissimi, specialmente nella regione più danneggiata (l'Aspio, il Potenza, il Musone ed altri), in quelle inondazioni non mutarono di livello menomamente, e non debordano in nessun punto, salvo in alcune risvolte direttamente esposte alla botta della corrente. Anzi i tanto lamentati disboscamenti anziché innalzare in quelle regioni il livello del letto dei fiumi lo hanno forse abbassato, poichè l'acqua scendendo più rapidamente scalza, approfondisce il fondo. In tutti questi fenomeni idraulici peraltro l'argine ferroviario non ha nulla che fare. Ostacola solo il libero defluire delle acque per superficie al mare. È questo l'inconveniente da riparare. Ed è dovere il ripararlo! Se il risultato degli studi della Società è quello che Ella ha asserito, che cioè i danni debbano la loro origine all'innalzato livello del letto dei fiumi, quei signori ingegneri hanno sbagliato, e sono certo di poter ciò dimostrare.

Quindi cade quanto Ella ha detto per attribuire la colpa delle temute inondazioni ai Consorzi, dacchè l'argine ferroviario ne è la vera causa, e non l'opera consorziata dei rivieraschi pel regime dei fiumi in parola.

Sarei stato grato all'onorevole sotto-segretario di Stato se di questi due milioni e mezzo che sono stati assegnati per questi la-

vori mi avesse potuto dare un qualche schiarimento, un qualche conto.

È del resto il problema di facilissima soluzione: là dove la linea è troppo vicina al mare tanto da temerne l'invasione delle onde in burrasca è necessario uno spostamento a monte dell'argine; e dove ne è discosto abbastanza, per erogare l'acqua di pioggia, frequenti e ben situati tombini di scolo.

È un po' più complesso per alcune località speciali.

La stazione di Ancona, per esempio, è recinta da un muro di 250, 300 e forse più metri di lunghezza, il quale impedisce che l'acqua che viene dal colle soprastante possa defluire al mare liberamente. Il solo fosso che costeggia questo muro di cinta è insufficiente e deborda ad ogni pioggia insistente allagando quei quartieri della città che, se non si ripara, dovranno rovinare presto. È giusto che quei popolosi quartieri di Ancona abbiano sul capo quella spada di Damocle mentre sostituendo al muro una cancellata che non arrestasse l'acqua ed alcuni tombini attraverso il piazzale della stazione, potrebbero vivere prosperi e tranquilli?

Alla stazione di Varano, prossima a quella di Ancona, è stato fatto un ingrandimento dell'argine che forma il piazzale di quella stazione senza pensare al necessario deflusso dell'acqua che quell'argine arresta, mettendo così in continuo, grave pericolo le case di quel povero paese, poichè ad ogni piovere un po' continuo è minacciato il crollo di quegli abituri!

All'Aspio non è stato fatto ancora nulla; al Potenza, al Musone neppure nulla si è fatto. Quindi il timore di quelle popolazioni, di quei contadini, di quei proprietari che continuamente domandano che qualcosa si faccia a loro tutela. E ciò è perfettamente ancora giustificato. È sacrosanto dovere esaudirli.

Nelle jatture cui vanno soggette le nazioni è generalmente primo il Governo a venire in aiuto ai miseri e poi le Provincie e i Comuni e i particolari: In questo caso la progressione è stata invertita. I proprietari e i lavoratori dei campi hanno fatto quanto dovevano ed hanno rimesso le campagne al pristino stato con sforzi inauditi. I Comuni hanno anche con energia e gravi sacrifici dei loro bilanci tolte frane, riedificate opere d'arte, riattivata la viabilità. Poco hanno

fatto le Province e nulla affatto il Governo, almeno sino ad oggi.

**Presidente.** Onorevole Valeri...

**Valeri.** Ho finito.

Sono lieto, per altro, di rilevare che due milioni siano stati approvati a quello scopo. Faccio voto che i lavori siano fatti in modo, che si possano evitare almeno alcuni dei lamentati pericoli.

Anche prego che si metta tosto mano ai lavori si da non lasciarci cogliere nuovamente dal prossimo inverno.

**Presidente.** Onorevole sotto-segretario di Stato?

**Chiapusso,** *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.* Posso contentare in parte l'onorevole Valeri accennando alcuni dati dai quali egli potrà comprendere come verrà erogata questa somma di 2 milioni e 200 mila lire. Pei tratti della ferrovia danneggiati presso Senigallia saranno spese circa 667,000 lire; pel tronco Monte Marciano-Falconara e Chiara-valle-Falconara è prevista una spesa di 407 mila lire; altre 477,000 saranno erogate pel tratto Varano-Loreto; e finalmente pei provvedimenti a difesa della ferrovia dai fiumi Potenza e Tronto, occorreranno rispettivamente lire 193,000 e lire 141,000. Dunque, vede che, se non sono qui enumerati tutti i lavori che si eseguiranno con la somma di due milioni e duecentomila lire di spesa che è stata preventivata, certamente essi sono enumerati per una somma notevolissima. Aggiungerò poi che, per una gran parte di questi tredici progetti, le opere sono già state appaltate.

Relativamente a ciò che riflette il Consorzio, l'onorevole Valeri non può contraddirmi in questo: che, cioè, quando fu costruito l'argine ferroviario, l'inconveniente del ristagno dell'acqua non si verificava, e non si è verificato per molti e molti anni. Questo inconveniente si è manifestato solo da poco tempo; ed allora ecco perchè dico che sottentra il disposto della legge. L'articolo 96 della legge 30 marzo 1893 dispone:

« Gli interessati riuniti in Consorzio, provvederanno, col concorso dello Stato, delle Province e dei Comuni, alla costruzione delle opere aventi uno dei seguenti scopi:

a) difendere ferrovie, strade ed altre opere di grande interesse;

b) migliorare il regime di un corso di acqua, ecc.;

c) impedire che avvengano, sopra estesi

territori, inondazioni, straripamenti, impaludamenti, ecc. »

Dunque, poichè è fuori di dubbio che la causa principale delle deplorate invasioni delle acque e del loro ristagno deve ricercarsi nel disordinato regime dei corsi d'acqua, spetta agli interessati di farsi iniziatori delle opere necessarie per porre rimedio a tale stato di cose, ed il Governo non mancherà di agevolarli in tutto quanto è possibile.

**Presidente.** L'onorevole Valeri ha anche interrogato il ministro dei lavori pubblici, per sapere « se non creda opportuno e necessario: 1° Prendere provvedimenti a che le Casse di prestito che hanno dato la terra per la formazione degli argini ferroviari siano sistemate in modo da dare scolo alle acque si da cessare di essere veri centri di potente infezione malarica; 2° Nei capitolati di appalto per la costruzione di nuove linee mettere tassative disposizioni a che questo grave inconveniente nuovamente non si verifichi. »

Onorevole sotto-segretario di Stato?

**Chiapusso,** *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.* Rispondo all'onorevole Valeri assicurandolo che dall'amministrazione, in tutti gli appalti, sia per le ferrovie in corso di costruzione a cura diretta dello Stato, come per quelle concesse all'industria privata, si sono sempre prese tutte le misure per assicurare lo scolo delle cave o casse di prestito aperte per la formazione dei rilevati ferroviari.

L'amministrazione ha sempre vigilato per la esatta osservanza delle prescrizioni vigenti in materia e tutte le volte che o un impresario o una Società ferroviaria non abbia potuto, per peculiari motivi, adempiere ai suoi obblighi, essa vi ha provveduto direttamente come si è verificato in parecchi casi che qui sarebbe inutile enumerare.

Il Ministero dei lavori pubblici è sempre solo disposto ad accogliere favorevolmente e ad accordare la sua approvazione alle opere necessarie per togliere le eventuali infezioni malariche derivanti da cavi non regolarmente eseguiti, e se l'onorevole Valeri ha qualche fatto specifico da indicare, in cui ciò non si sia verificato, l'Amministrazione sarà lietissima di apprenderlo, per poter provvedere.

Altro non ho da dire.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Valeri.



**Valeri.** Sono dolente anche qui di non poter essere d'accordo col sotto-segretario di Stato in questa questione delle Casse o cave di prestito. Anch'io credo siano la identica cosa. Infatti, o le disposizioni tassative nei capitolati d'appalto non ci sono, o, se ci sono, non sono mantenute. L'onorevole sotto-segretario di Stato m'invita almeno a dirgli alcuni luoghi ove si lamenta l'inconveniente a cui allude la mia interrogazione. Ecce ne cogliene subito uno: Domenica scorsa percorrevo la strada fra la stazione di Osimo e quella d'Ancona in carrozza. Ivi fra la strada provinciale e la strada ferroviaria esiste una striscia della larghezza di circa venti metri e della lunghezza di parecchi chilometri, nella quale l'acqua ristagna estate e inverno, vi nascono e vegetano robuste quelle vegetazioni e quelle cannuccie di cui qui a Roma si può vedere l'esempio a Campomorto e a Maccarese. Ebbene ivi inferisce la febbre che non c'era mai stata. Interpellati i sanitari hanno detto che le febbri si verificano precisamente da quando è costruita la ferrovia.

Ora, che la ferrovia, la quale è simbolo di moto e civiltà, debba in Italia, in molti luoghi, portare la degenerazione negli uomini e la debolezza nei lavoratori della terra che hanno bisogno di braccia robuste e forti per fecondarla, è inumano, doloroso!

Richiesto, ho detto particolarmente di quel tratto, perchè l'ho percorso l'altro giorno, ma tutta la linea da Ravenna a Cerignola è più o meno in questo stato. Sembra proprio che quella lunga via ferrata voglia unire i miasmi delle valli di Comacchio alle ammorbate paludi Ofantine in continuità di febbre, di degenerazione, dolore e morte.

Si obietterà: e i mezzi? Certo non sono così ingenuo da venire a pretendere che la terra che ha servito alla formazione degli argini ferroviari sia riportata nelle cave da cui fu estratta: no davvero; ma alcuni provvedimenti che non richiedono grave spesa ed alcuni, anzi, nessuna, si potrebbero adottare e sarebbe doveroso il farlo.

In molti tratti lungo quella linea da Ravenna all'Ofanto ed al Gargano la strada provinciale va parallela alla ferrovia e le casse di prestito stanno in mezzo fra la ferrovia e la strada provinciale. In quei casi basterebbe una disposizione per la quale i cantonieri della Provincia, d'accordo con i

cantonieri della ferrovia, gettassero gli spurghi della strada provinciale in queste casse di prestito antiche, ora centro d'infezione, e queste sarebbero spianate in breve volger di anni.

Un altro mezzo:

Di tanto in tanto passano dei tombini a traverso la strada; ora una piccola saracinesca che permettesse lo scarico dell'acqua in quelle casse di prestito, queste presto per colmata sarebbero ricolme, e noi non avremmo più tale inconveniente.

Si potrebbe cederle anche a vile o nessun prezzo, e certo si troverebbe chi sarebbe felice di prenderle incaricandosi di colmarle, coltivarle, togliere la causa del lamentato inconveniente. Non mi dilungo nel rifare altri espedienti che si potrebbero allo scopo adottare, perchè non consentiti dai limiti di una semplice interrogazione.

Oggi le grandi arterie ferroviarie segnano prime l'altezza della moderna civiltà.

Infatti la Russia per migliaia e migliaia di verste ne sta per inaugurare una da Mosca a Wladivostok; l'Inghilterra ne metterà tosto una in esecuzione a traverso tutto il continente africano dal Cairo al Capo di Buona Speranza; noi facciamo sì, nei modesti confini della nostra potenzialità, che questo organismo modernissimo di progresso e di civiltà non porti più la sofferenza e la morte. Insisto quindi a che si studii e si provveda ad ottenere tale umanitario scopo.

**Presidente.** Verrebbero ora parecchie interrogazioni relative alle sezioni di pretura.

La prima è quella degli onorevoli Majorana Angelo, Bonfigli, Rubini, Bertarelli al ministro di grazia e giustizia per « conoscere se, essendosi fin'oggi ritardato a presentare il disegno di legge sulle sezioni di pretura, molte volte promesso, non creda necessario provvedere fin d'ora alla condizione eccezionalissima delle sopresse preture di Assaro, Caldarola, Dongo, Garbagna Palagonia, Porlezza e San Sebastiano, alle quali, per evidente errore, da tutti i ministri riconosciuto, non fu resa giustizia, nell'applicazione della legge del 30 maggio 1890. »

Poi ne viene un'altra dell'onorevole De Felice Giuffrida, al ministro di grazia e giustizia, « per conoscere se, essendosi fin'oggi ritardato a presentare il disegno di legge sulle sezioni di pretura, molte volte promesso, non creda necessario provvedere fin d'ora

alla condizione eccezionalissima della soppressa pretura di Misterbianco. »

In seguito vengono le tre interrogazioni degli onorevoli: De Giorgio, « circa i provvedimenti che intende adottare, per l'aspettata istituzione delle Sezioni di pretura; »

Vischi, « circa la promessa ripetutamente fatta alla Camera di presentare un disegno di legge sulle Sezioni di pretura; »

Roselli, « per conoscere se intenda presentare prima della discussione dei bilanci il promesso disegno di legge sull'istituzione delle Sezioni di Pretura; »

Ed infine le interrogazioni degli onorevoli: Colajanni, « per sapere se e quando intenda provvedere alla istituzione delle Sezioni di pretura; » e Rossi Enrico, « per sapere se, considerata la ingiustizia fatta al comune di Alimena con la soppressione della Pretura, intenda riparare a tale grave e speciale condizione con provvedimento eccezionale, senza attendere la promessa futura legge sulle Sezioni di Pretura. »

Raggruppate così tutte queste interrogazioni che si riferiscono allo stesso argomento, do facoltà di parlare all'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia affinchè possa rispondere a tutte.

**Bonardi**, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. La mia risposta sarà brevissima, perchè alla maggior parte degli interroganti venne già data risposta alla Camera dal ministro o da me. Le interrogazioni riguardanti le sezioni di pretura sono 7, e si possono dividere in tre categorie: quella degli interroganti fidenti, quella degli interroganti diffidenti e quella infine degli interroganti impazienti. A capo dei fidenti questa volta c'è proprio l'onorevole Colajanni. Egli in sostanza chiede al Ministero se e quando intenda presentare provvedimenti intorno alla istituzione delle sezioni di pretura, e questo domandano con lui gli onorevoli De Giorgio e Roselli, che non so se siano presenti. Or bene, a questi onorevoli interroganti io non ho che a ripetere ciò che il ministro stesso ha già dichiarato, e cioè che è suo intendimento di presentare presto il disegno di legge che istituisce le sezioni di pretura; dirò anzi che il disegno di legge si sta studiando al Ministero e che dopo le prossime vacanze verrà indubbiamente presentato alla Camera.

L'altra categoria di interroganti composta

degli onorevoli Majorana Angelo, De Felice-Giuffrida e Vischi sembra che non nutra molta fiducia nelle promesse del ministro, giacchè invoca le promesse ripetutamente fatte e mostra di dubitare che vengano mantenute. Io non rispondo delle promesse dei Ministeri passati, rispondo di quelle fatte dal Ministero presente in occasione, parmi, della discussione del bilancio. Ebbene essi possono star sicuri che le promesse fatte saranno mantenute.

Gli onorevoli interroganti debbono però convenire che sia per l'importanza degli altri argomenti che abbiamo dovuto studiare, sia per le lunghe discussioni che si sono avute in Senato e quella lunghissima alla Camera sui provvedimenti politici, il ministro non poteva assolutamente ultimare in questi mesi lo studio e la preparazione dell'invocato disegno di legge, disegno che in apparenza può sembrare di facile compilazione, ma che in realtà richiede un lungo e minuzioso studio statistico, comparativo ed anche finanziario. Quindi è che, piuttosto che presentare affrettatamente un progetto qualsiasi che desse poi luogo a grandi discussioni, e relative modificazioni, il ministro pensò meglio di ritardarne la presentazione per portare innanzi al Parlamento un lavoro meglio studiato e compiuto.

L'onorevole Rossi Enrico infine appartiene al numero degli impazienti; egli vorrebbe che ancor prima di presentare un progetto sulle sezioni di pretura, si adottasse intanto un provvedimento eccezionale per il Comune di Alimena, danneggiato dalla soppressione della pretura. A questo riguardo io, per quanto sia persuaso delle ragioni speciali che possono avere indotto l'onorevole Rossi ad insistere per un pronto provvedimento, ragioni che certamente chi è del luogo può apprezzare meglio di chi è lontano, per quanto dico ne sia persuaso, non posso però, indipendentemente dal progetto generale sulle sezioni di pretura prendere alcun impegno. Tanto più che la cosa avrebbe il danno di suscitare in molti altri interessati il desiderio di altre misure eccezionali e pregiudicherebbe la soluzione definitiva del problema. Se un provvedimento si deve prendere deve essere un provvedimento generale che sodisfi a tutte le necessità delle varie parti del Regno.

Per riepilogare quindi io, d'accordo col ministro, dichiaro che dopo le prossime va-

canze pasquali verrà presentato il disegno di legge sulle sezioni di pretura col duplice intento di non portare un maggior aggravio di spesa al bilancio dello Stato e di distribuire in modo più soddisfacente per tutte le regioni del Regno l'amministrazione della giustizia.

Non ho altro a dire.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Majorana Angelo, primo interrogante.

**Bonfigli.** In assenza del collega Majorana risponderò io, secondo firmatario della interrogazione.

**Presidente.** Parli pure.

**Bonfigli.** Dopo le parole così esplicite dell'onorevole sotto-segretario di Stato, a nome anche dei colleghi che hanno firmato l'interrogazione, debbo dichiararmi soddisfatto, perchè spero che la formale promessa di oggi sarà questa volta veramente e sollecitamente mantenuta, rendendo così anche giustizia ai reclami che noi abbiamo fatti, perchè sia provveduto alle sette preture che noi crediamo ingiustamente soppresse.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Felice-Giuffrida.

**De Felice-Giuffrida.** L'onorevole sotto-segretario di Stato ha compreso la mia interrogazione tra quelle dei deputati diffidenti. Ebbene, non esito a dichiarare che avrei voluto trovarmi accanto all'onorevole Colajanni, che è tra quelli che aspettano fiduciosi.

Ma sa perchè sono stato diffidente? Perchè parecchie volte ci è stata promessa la presentazione del disegno di legge per la istituzione delle Sezioni di pretura ed il disegno di legge non è stato presentato ancora!

L'onorevole sotto-segretario di Stato, però, dice che è la prima volta che l'attuale ministro promette tale legge; e respinge per sé l'accusa che è stata fatta agli altri Governi.

Ciò mi dà a sperare che il ministro attuale abbia davvero la ferma intenzione di mantenere la promessa, e mi auguro che alla ripresa dei lavori parlamentari il progetto verrà effettivamente presentato.

L'onorevole Bonardi ha parlato di spese.

Orbene, io ho messo la mia interrogazione appunto per questo, inquantochè la soppressione della pretura di Misterbianco, per esempio, ha portato allo Stato una ingente spesa ed un danno certo ai cittadini, oltre i guai

evidenti risentiti dall'amministrazione della giustizia.

L'onorevole sotto-segretario di Stato ha detto ancora che vuole riunire insieme gli interessi dello Stato, dei cittadini e soprattutto della giustizia.

Orbene, per la pretura di Misterbianco, come per le altre preture, credo non gli rimanga che presentare il disegno di legge sulle sezioni di pretura, e gli interessi dello Stato, dei cittadini e della giustizia saranno soddisfatti. Detto ciò aspetto, come l'onorevole Colajanni, fidando nella esplicita promessa fatta dall'onorevole Bonardi. (Bene! a sinistra).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Rossi Enrico.

**Rossi Enrico.** Io sono fidente nella parola dell'onorevole sotto-segretario di Stato e non ho mai dubitato della serietà degli impegni assunti dall'onorevole ministro. Intendimento della mia interrogazione non era quello di sollecitare la presentazione del disegno di legge, perchè sapevo che alla ripresa dei lavori parlamentari sarebbe stato effettivamente presentato.

Ma pensando a quello che di consueto avviene, e che l'esperienza parlamentare ci insegna, io temo che, malgrado tutta la buona volontà del ministro di adempiere alle sue promesse, malgrado la presentazione del disegno di legge, noi non potremo in tempo prossimo provvedere al grande ed urgente bisogno.

Infatti, se io domandassi all'onorevole sotto-segretario di Stato: quando crede Ella che potrà avere esecuzione il disegno di legge che sarà presentato alla ripresa dei lavori parlamentari? Egli mi risponderebbe: Non posso dirvi nulla: gli eventi parlamentari sono tanti! Sicchè siamo sempre di fronte alla incertezza, alla indeterminatezza! Ed allora essendo così diverso il presentare un disegno di legge dall'avere una legge in esecuzione, io mi sono domandato: E pei casi, che presentano un'assoluta urgenza; per quei casi specialissimi, per i quali, fino dal 1890, continuamente si deplora l'ingiusta soppressione della pretura, che fu effetto, forse, di considerazioni erronee, quasi direi arbitrarie, ingiuste sempre, non si può provvedere in qualche modo?

La soppressione della pretura in Alimena è un fatto aspramente ingiusto; e debbo rilevare come quel Comune per l'amministrazione

della giustizia si trovi seriamente danneggiato. Gli abitanti della ridente pianura di Alimena sono costretti a recarsi, per tutta la infinità dei singoli atti, che devono chiedere al pretore, in altro mandamento, che è ad una altitudine di oltre 1000 metri; quindi costretti a percorrere molti chilometri salendo verso un clima rigido con disagio immenso, con gran perdita di tempo e sperpero di danaro: una iattura, insomma, indiscutibile e riconosciuta.

La soppressione delle preture fu determinata da erroneo concetto dell'istituto del pretore, e da inopportuno criterio di economia; le preture dovevano essere tutte conservate, la giustizia del pretore deve essere immediata sul luogo. È necessario reintegrarla nei Comuni che sono stati colpiti dalla legge del 1890.

Si sperava che si sarebbe trovato rimedio nei due anni dalla pubblicazione della legge 30 maggio 1890, poichè in quella legge vi era la disposizione transitoria che dava al Governo facoltà di provvedere con Decreto Reale alla istituzione delle Sezioni di pretura; ciò avrebbe reso possibile il riparare alle ingiustizie che erano state consumate con quella legge. Ma i due anni passarono e il provvedimento non venne.

Per altri sei anni di seguito si sono fatti voti ripetutamente dal Consiglio comunale di Alimena; varie insistenze, varie preghiere si sono rivolte al Governo, ma sono sempre rimaste inascoltate. E mentre vive una condizione di cose così disastrosa, noi possiamo solamente cullarci nella speranza che un disegno di legge verrà presentato, quando non è prevedibile il tempo in cui diverrà legge attuabile? Quando si sono rivolti gli studi ad un progetto complesso con larga obbiettività?

L'onorevole ministro ha rivolto le sue premure alla compilazione di un disegno di legge che riformi e completi l'istituto della Sezione di pretura; ma l'onorevole ministro volendo fare cosa ottima, omette per ora di fare il bene e lascia vivere il male.

Io, invece, penso che, pur studiando un disegno di legge, che dovrebbe meglio regolare non solo le Sezioni di pretura, ma tutto l'istituto delle preture, avvicinandolo meglio alle tradizioni italiane e alle aspirazioni delle popolazioni, dovendo la giustizia essere pronta e sul luogo in tutti i Comuni; pure studiando

un disegno di legge della importanza, cui ha accennato l'onorevole sotto-segretario di Stato, sia possibile e pratico far rivivere, frattanto, quelle disposizioni contenute nella legge 30 maggio 1890, dando al Governo la facoltà di provvedere con Decreto Reale ai casi più urgenti, nell'intendimento di conservare le sedi di pretura esistenti ed aggiungerne e crearne altre o per lo meno altre Sezioni.

Basterebbe prontamente un modesto disegno di legge di un solo articolo che affidi al Governo la facoltà di istituire almeno le Sezioni di pretura; una leggina di proporzioni così modeste andrebbe approvata celermente.

Se questo si fosse fatto, o se questo si facesse, si provvederebbe con sollecitudine a questi vivissimi bisogni e non si manterrebbe vivo il dissidio ed il malcontento tra le legittime aspirazioni delle popolazioni e le funzioni dello Stato.

Dunque, io posso ringraziare l'onorevole sotto-segretario di Stato e dichiararmi contento della promessa della immediata presentazione della legge, nella quale confido, e lo ringrazio di avere riconosciuto le speciali e gravi condizioni fatte al Comune di Alimena; ma non posso dichiararmi soddisfatto per quella parte d'interrogazione, con la quale reclamavo un provvedimento più pronto per riparare agli inconvenienti gravissimi esistenti in taluni Comuni, come in Alimena, pur attendendo la presentazione della nuova legge ed a tutto quanto è necessario perchè essa si possa mettere in atto.

Ella, onorevole Bonardi, mi dice che sono impaziente; però questa impazienza mia è ben giustificata dal danno grave e permanente che patisce il comune di Alimena, che mi onoro di rappresentare!

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Giorgio.

*(Non è presente).*

S'intende che rinuncia alla sua interrogazione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

**Vischi.** La mia interrogazione verte circa la promessa ripetutamente fatta alla Camera, e non mantenuta, della presentazione di un disegno di legge per la istituzione delle sezioni di pretura. A questo modo io ho chiarito completamente il mio pensiero, cioè che credo che, più che il nocumento derivato dalla mala applicazione della legge Zanar-

delli, dispiaccia ed offenda le popolazioni danneggiate l'inadempimento della promessa fatta.

Dice l'onorevole Bonardi: forse sino a questo momento l'attuale guardasigilli tale promessa non ha fatto.

Io innanzi ad una simile affermazione dubitativa non voglio contrapporre una mia per ricordare le parole benevoli che lo stesso onorevole Bonardi rivolse alla Camera rispondendo a me; ma certa cosa è che prima di questo Gabinetto, altri ministri costantemente hanno dichiarato che la questione era allo studio e che sarebbe stato presentato un apposito disegno di legge.

Siamo d'accordo nel ritenere che la questione non è così semplice come può parere a prima vista; ma dovremmo essere anche d'accordo nel dire che, per quanto difficile sia la questione, in tanti anni, quanti ne sono passati dal benedetto giorno in cui fu applicata la legge Zanardelli, il tempo si sarebbe avuto per risolverla, se vi fosse stato un poco di buona volontà.

L'onorevole Rossi Enrico, facendosi interprete dei reclami delle popolazioni che nel suo collegio aspettano la correzione del Decreto, in applicazione della legge Zanardelli, dice che sarebbe utile intanto autorizzare il Governo a fare tale correzione con altri Decreti in vista della giustizia di determinati reclami.

Onorevole Rossi, io volentieri mi unirei a Lei in questa richiesta, perchè a dimostrare la giustizia dei reclami di un determinato mandamento potrei qui dire cose che riguardano il mandamento di Parabita, e quello di Galatone, e dimostrerei come davvero si fu ingiusti (e non alludo neanche alle ragioni dell'ingiustizia, che furono tutte parlamentari) nell'abolire dette preture.

Ma, a prescindere dalla questione che rimane sempre grave, che cioè non si può toccare una legge organica e generale di questa natura con criteri esclusivi del Governo, resta che nè il Governo assumerebbe da una parte una responsabilità molto gravosa, perchè ognuno vorrebbe che le proprie ragioni prevalessero su quelle degli altri, e nè la Camera potrebbe esporsi a cadere una seconda volta nella possibilità di danni, che ha già purtroppo duramente sperimentati. Noi lo sappiamo; la legge Zanardelli, che aveva il concetto eminentemente giusto, di perequare

i lavori dei diversi mandamenti e di ritrarne un vantaggio finanziario da servire al miglioramento della magistratura, venne frustrata; e quello che è peggio, siccome incominciato l'errore, non si seppe dal Ministero del tempo avere la virtù di frenarsi, esso rinunziò ad un correttivo esistente nella legge, cioè alla istituzione delle sezioni di pretura.

Così è accaduto che non si è avuto la perequazione dei lavori giudiziari, inquantochè abbiamo ora preture meschine, composte di un piccolo paese, nelle quali il pretore non ha altro da fare che passeggiare da mattina a sera, ed abbiamo, per esempio, nell'attuale mandamento di Galatina, una circoscrizione così vasta da assorbire gran parte della giurisdizione del tribunale.

Come vede, son danni così enormi da non consentire ulteriori ritardi; perchè sono danni che riguardano l'amministrazione della giustizia. Ma l'onorevole Bonardi dice: Confidate nella mia parola, che alla riapertura della Camera questo disegno di legge sarà presentato. Nessuno più di me confida con maggior serenità e con maggior sentimento di amicizia, nella parola dell'onorevole Bonardi; onde concludo dicendo che aspetto, fiducioso, di non dover ripresentare un'altra volta simili interrogazioni.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Roselli.

**Roselli.** Io mi dichiaro completamente pago della promessa dell'onorevole sotto-segretario di Stato.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Colajanni.

**Colajanni.** Io già sono stato annoverato, dall'onorevole Bonardi, fra coloro che sono soddisfatti prima della risposta; e quasi quasi non lo voglio contraddire. Mi permetto solamente di mettere i punti sugli *i*, affinché si sappia che il ministro Calenda dei Tavani disse altra volta alla Camera, che aveva il disegno di legge pronto: che cosa se ne è fatto del disegno di legge, che aveva pronto il ministro Calenda? Non voglio supporre che un ministro venisse qui a dire delle bugie, questo lo escludo; ma prego vivamente l'onorevole Bonardi di insistere presso il ministro di grazia e giustizia perchè presenti questo disegno di legge sollecitamente, e lo faccia approvare con quella urgenza con la quale si trattano le leggi

che il Ministero vuole approvate. In questo senso mi dichiaro soddisfatto.

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

### Giuramento.

**Presidente.** Essendo presente l'onorevole Spirito Beniamino, lo invito a giurare.

**Spirito Beniamino.** Giuro.

### Presentazione di relazione.

**Presidente.** Invito l'onorevole Saporito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Saporito, relatore.** Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, la relazione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1899-900. »

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Votazione a scrutinio segreto.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Aumenti delle Congrue parrocchiali. Si faccia la chiana.

**Costa Alessandro, segretario, fa la chiama.**

*Prendono parte alla votazione:*

Aguglia — Anzani — Arlotta — Arnaboldi.

Baccelli Alfredo — Bacci — Barzilai — Bertolini — Biancheri — Bianchi — Binelli — Bissolati — Bonacci — Bonardi — Bonfigli — Bonin — Borsani — Boselli — Bracci — Branca — Brunetti Eugenio — Brunialti — Brunicardi.

Caffarelli — Cagnola — Calissano — Callaini — Calvanese — Calvi — Cambray-Digny — Campi — Campus-Serra — Cantalamessa — Cao-Pinna — Capaldo — Carboni-Boj — Carcano — Carmine — Casale — Casciani — Castoldi — Cavalli — Cereseto — Chiapusso — Chiesa — Chimirri — China-glia — Chindano — Cimorelli — Cipelli — Clementini — Coco-Ortu — Cocuzza — Colajanni — Coletti — Colonna Luciano — Co-

losimo — Conti — Costa Alessandro — Costa Andrea — Costantini — Costa Zenoglio — Cottafavi — Curioni — Cuzzi.

Dal Verme — Daneo — D'Ayala-Valva — De Amicis Mansueto — De Donno — De Felice-Giuffrida — De Gaglia — Del Balzo Gerolamo — De Mita — De Nava — De Renzis — Di Bagnasco — Di Broglio — D'Ippolito — Diligenti — Di Rudini Antonio — Di San Giuliano — Donadio — Donnaperna.

Falconi — Falletti — Fani — Farina Emilio — Farinet — Fasce — Fazi — Ferraris Maggiorino — Fili-Astolfone — Finardi — Finocchiaro-Aprile — Fortis — Franchetti — Frascara Giacinto — Frascara Giuseppe — Fulci Nicolò.

Gaetani di Laurenzana — Gallini — Gattorno — Gavotti — Ghillini — Giaccone — Gianolio — Gianturco — Giovanelli — Giuliani — Giunti.

Lacava — Lampiasi — Laudisi — Lazzaro — Leonetti — Lojodice — Lovito — Lucifero — Luzzatto Attilio.

Magliani — Majorana Giuseppe — Manna — Marazzi — Marescalchi Alfonso — Marsengo-Bastia — Massimini — Materi — Maurigi — Mazza — Mazziotti — Melli — Menafoglio — Merello — Mestica — Mezzacapo — Mezzanotte — Miniscalchi — Mocenni — Monti-Guarnieri — Morandi Luigi — Morelli-Gualtierotti — Morgari — Morpurgo — Murmura.

Nasi — Niccolini — Nocito — Nofri: Orsini-Baroni.

Pais-Serra — Pala — Palumbo — Panzacchi — Papadopoli — Pastore — Picardi — Piccolo-Cupani — Pinchia — Piovene — Pipitone — Pivano — Podestà — Pompilj — Pozzi Domenico — Prinetti.

Raccuini — Radice — Randaccio — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Ridolfi — Rizzetti — Rizzo Valentino — Rogna — Romanin-Jacur — Ronchetti — Rosano — Rosselli — Rossi Enrico — Rubini — Ruffo.

Sacconi — Salandra — Sanfilippo — Santini — Saporito — Scaramella-Manetti — Schiratti — Sciacca della Scala — Scotti — Sella — Sili — Sinibaldi — Socci — Solinas-Apostoli — Sonnino — Sormani — Soulier — Spirito — Squitti — Stelluti-Scala — Suardi Gianforte — Suardo Alessio.

Talamo — Tarantini — Testasecca — Ti-

nozzi — Torlonia Guido — Torlonia Leopoldo — Torrigiani — Tozzi — Tripepi.

Vagliasindi — Valeri — Valle Angelo — Valle Gregorio — Venezia — Veronese — Vienna — Vischi — Vollaro-De Lieto.

Wollemberg.

Zeppa.

*Sono in congedo:*

Bastogi — Bertetti — Bertoldi — Biscaretti — Brunetti Gaetano.

Calderoni — Calpini — Cappelleri — Cavnagnari — Ceriana-Mayneri — Chiappero — Chiaradia — Civelli — Collacchioni.

De Bellis — De Cesare — De Cristoforis — Della Rocca — De Riseis Giuseppe.

Facheris — Farina Nicola — Freschi — Fusinato.

Gavazzi — Giolitti — Giusso — Greppi — Grippo — Guicciardini.

Imperiale.

Lucca.

Marcora — Mariotti — Meardi — Medici — Michelozzi.

Oliva.

Pasolini-Zanelli — Pini — Pizzorni — Pullè.

Raggio — Rampoldi — Reale — Romano — Rovasenda.

Serristori — Sola.

Tornielli.

Venturi.

Weil-Weiss.

*Sono ammalati:*

Afan de Rivera.

Bosdari.

Compagna.

Del Buono — Di San Donato — Donati.

Florena.

Giordano-Apostoli.

Lugli.

Mirabelli.

Panattoni.

Ruggieri.

Sani.

Trincherà — Turrisi.

Zabeo.

*Sono in missione:*

Martini.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Bettolo.

Codacci-Pisanelli.

Toaldi.

**Presidente.** Si lasceranno le urne aperte e proseguiremo nell'ordine del giorno.

**Seguito della discussione del disegno di legge per i provvedimenti sugli Istituti di previdenza ferroviarii.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per i provvedimenti definitivi sugli Istituti di previdenza ferroviarii.

L'onorevole Sella ha facoltà di parlare.

**Sella.** Questa discussione naturalmente si fa con poco piacere, il disegno di legge recando seco nuovi aggravii; ma è un dovere quello che noi dobbiamo compiere per porre fine ad uno stato di cose deplorabile. È doloroso il pensare che, se nel 1885 avessimo adottato i rimedi ora propostici potremmo già essere chiamati a togliere le soprattasse; invece, dopo aver lasciato crescere di tanto il male, il rimedio dovrà essere applicato ancora per sì lungo tempo, che ben a ragione Governo e Commissione non hanno neppure accennato al momento in cui potrà cessare. Mi auguro che questo serva di esempio.

Ora veniamo all'esame del disegno di legge. Il primo titolo riguarda i nuovi Istituti da formarsi; Istituti a sè e che devono considerarsi definitivi, perchè devono continuare a sussistere dopo il 1905, siano le ferrovie esercite da Società o dal Governo; quindi l'importanza del primo titolo è grandissima. Avrei desiderato fosse stabilito un termine perentorio entro cui questi Istituti debbano cominciare a funzionare, mentre invece questo termine non viene stabilito nella legge. La loro azione si retrotrae al primo gennaio 1897, ma non vedo previsto alcun provvedimento per rimediare al ritardo di questi due anni, che diventeranno poi tre.

Approvo pienamente come massima il sistema del conto individuale; così almeno non istituiremo più, come per il passato, Casse che debbono essere considerate, fino dalla loro istituzione, in istato di fallimento. Avrei veramente preferito il sistema proposto primitivamente dal Governo che si avvicina di



più al sistema del risparmio individuale del quale sono fautore convinto; mi si potrà accusare di essere della vecchia scuola, ma le nuove scuole non ci hanno messo di fronte nulla che equivalga quel sistema sia nell'interesse privato che nel pubblico.

Vedo che l'Istituto di previdenza dovrebbe essere diviso in due sezioni, secondo che la paga è mensile oppure giornaliera. A me sembra che questa divisione non abbia vera ragione di essere, e credo che produrrà confusione e contestazioni; anche perchè le Società, per la differenza di versamento richiesta per le due sezioni, avranno maggiore interesse ad iscriverne nella seconda sezione piuttosto che nella prima. E poi assolutamente mi pare ingiusta la diversità di trattamento che vien fatta alle due sezioni e che si desume dal titolo II. Si dirà che è necessario aver due sezioni, perchè una di queste deve anche provvedere al servizio sanitario (comprendendovi i sussidi di malattia); ma allora sarebbe meglio fare una sezione unica di previdenza ed una sotto-sezione per questo servizio.

La cosa poi più importante è l'entità degli introiti da assegnarsi a questi Istituti. Essi saranno quelli che verranno adesso fissati per gli attuali Istituti riordinati; ma io non vedo proprio la necessità di stabilir questo. Prima di tutto i bisogni e le condizioni possono essere diversi. Eppoi noi potremo molto più facilmente domandare un sacrificio maggiore al personale, ora che questo sacrificio va tutto a suo vantaggio con questi nuovi Istituti.

Ieri si è parlato dell'importanza del saggio d'interesse e non ritornerò su di essa, ma anche per questo non dobbiamo ora stabilire in modo assoluto quali saranno queste ritenute e questi contributi. Io credo che quello che dovrebbe fissarsi per legge è la proporzione fra la ritenuta da farsi agli impiegati, ed il contributo di chi esercita le linee.

Un'inutile complicazione deriva dalla assegnazione agli istituti di prodotti accessori i quali non sono specificati nel disegno di legge, e che, credo, sono quelli stessi determinati negli Statuti del 1890: famigerati Statuti che hanno portato tanto male. Alla prima sezione spetterebbero gli ingressi nelle stazioni; alla seconda il ricavo delle multe, della vendita degli oggetti ritrovati, degli orari, ecc. Ma quando noi diamo tutte queste entrate agli Istituti, ossia, col sistema scelto, al

personale, in realtà togliamo alle Società esercenti qualunque facoltà di gestione di questi proventi. Per esempio, per dire una cosa che potrà sembrare piccola, ma che conferma il mio assunto, noi deputati possiamo ora entrare senz'altro nella stazione, ma è evidente che, quando noi sapremo che il nostro privilegio non riguarda più lo Stato, ma torna a danno degli impiegati, non entreremo più nelle stazioni, senza pagare il biglietto d'ingresso. È una cosa di poco momento; ma che ci dimostra come, dopo aver dato al personale questi proventi accessori, debba essere a questo lasciato il controllo di essi.

Io credo che l'onorevole Nofri avesse ragione quando chiedeva che la rappresentanza del personale nei futuri Istituti debba essere eletta dal personale stesso.

Io vi domando come potrebbe essere negata una cosa simile, quando l'Istituto deve gerire proventi accessori i quali formano una parte importante veramente del suo fondo per le pensioni. In conclusione questi prodotti accessori, salvo forse le multe, dovrebbero essere lasciati alle Società, le quali dovrebbero fare all'Istituto di previdenza un versamento suppletivo equivalente, che dovrebbe naturalmente essere portato al conto collettivo.

Quanto all'entità totale degli introiti delle Casse, io faccio osservare come una pensione equa non si possa ottenere se gli introiti non giungono almeno al 12 o meglio al 14, od anche più, per cento.

Per la prima sezione le proposte raggiungono tale entità, invece per la seconda sezione non arrivano che al 9.50 per cento. Ma c'è di più: si dice all'articolo 5 che un terzo del contributo della ritenuta va per il servizio sanitario e, stando alla lettera dell'articolo stesso, sembrerebbe che tutto il contributo della Società fosse destinato allo stesso servizio, ed allora ne risulta un introito a favore della previdenza del 4.50 per cento. Con questo si verrebbero ad avere pensioni derisorie.

L'onorevole Nofri ieri ha dimostrato quali sarebbero queste pensioni: egli ha perfettamente ragione; ma non è il sistema, che si deve criticare; si debbono assolutamente aumentare gli introiti.

Proseguendo, io trovo una lacuna, ed è che all'articolo 4 non si dice se gl'interessi vadano al conto individuale od al collettivo.



L'onorevole Farina ieri ha già parlato della ingiustizia che il conto collettivo, quello cioè, in cui si esplica la mutualità, non vada a favore delle vedove e dei figli. Non dirò quindi di più, ma in questo stesso articolo 7 non so capire perchè questo conto collettivo debba andare in vigore con un regolamento separato da quello di questi Istituti nuovi.

Quanto alla questione, se si debba dare ai pensionati un capitale od una rendita vitalizia, o lasciar loro libera la scelta, io preferirei lasciar libera la scelta, perchè questa eterna tutela dello Stato in tutte le cose mi va poco a sangue. Su ciò però non insisto, perchè si tratta di cosa che, all'occorrenza, potrà essere cambiata. L'importante per ora è lo assegnare i fondi necessari.

Io non credo poi che si debbano avere di necessità dei rischi col sistema del vitalizio; perchè, se si assegna una pensione uguale a quella che in condizioni identiche danno le Società assicuratrici private, evidentemente il nostro Istituto, che non ha spese di impiegati, di rappresentanza, e soprattutto, di *réclame*, in poco tempo avrà una riserva di rischio molto importante.

Concludendo, accetto questo primo titolo, perchè con esso almeno si costituisce un Istituto che non ci procurerà più sorprese.

Ed ora veniamo al titolo II. Trovo una lacuna nell'articolo 16, nel quale nulla si dice riguardo ai compartecipanti al consorzio di mutuo soccorso, che adesso hanno una pensione equiparata ad una aliquota del loro stipendio. Più innanzi si parla solo di un sussidio continuativo ed è assegnato un minimo molto piccolo. Si dice dopo, che il sussidio continuativo non va agli eredi; di modo che, stando alla dizione dell'articolo, non si darà nulla nè alle vedove, nè ai figli; ciò che non sarebbe giusto.

Viene poi la questione più grossa, quella dei rapporti con le Società. Ieri hanno già con molta competenza osservato gli onorevoli Carmine e Farina che non sappiamo quale sarà il contegno delle Società, e che quindi questa legge ci presenta una grande incognita. Lo stesso stabilire che una parte del disavanzo deve essere colmata da aumenti di ritenute, siccome non si possono fare queste ritenute per il tempo trascorso, io temo che possa far sì che a colmare questo disavanzo debba pensare lo Stato. Naturalmente è cosa molto grave, quando non si conosce a che punto

si debba arrivare, il venire a votare articoli, come il 12 e il 13, che conferiscono nettamente diritti al personale. Questo è uno degli argomenti che mi rendono titubante, ma non vi insisterò più oltre, essendo stato ieri ampiamente discusso.

Veniamo ora all'ultimo punto, quello delle soprattasse, punto molto ostico, perchè nessuno vorrebbe le tasse. Ma in fine dei conti osservo che dalle soprattasse attuali alle nuove, c'è uno sgravio di circa un milione. Perciò io credo che le Società le accetteranno senza pretese di indennità, dal momento che esse hanno accettato le antiche e che dopo la loro introduzione i proventi ferroviari non sono scemati.

Attualmente le soprattasse sono dell'1 per cento sui treni omnibus. E qui veramente dichiaro di non comprendere l'esenzione per le tratte inferiori a 20 chilometri, poichè con l'arrotondamento al soldo per i primi 20 chilometri il viaggiatore dei treni omnibus non paga alcuna soprattassa, di modo che questa esenzione avrà profittato a qualche altro, ma non certamente al pubblico. Invece per i treni diretti si ha un aumento del 10 per cento.

Il nuovo disegno di legge diminuisce le soprattasse dei viaggiatori per i diretti dal 10 al 3 per cento e porta dall'1 al 3 per cento quelle per i treni omnibus.

Ora io francamente mi domando se non sia meglio lasciare le cose come stanno attualmente, perchè in fondo tutti sappiamo che i viaggiatori dei treni diretti, in proporzione di quello che rendono, costano più dei viaggiatori dei treni *omnibus*. Secondo me, anche più grave è l'aumento che si porta sui trasporti delle merci. In fondo il viaggiatore non è sempre una cosa di necessità; invece il trasporto delle merci costituisce una vera necessità.

Mi si potrà dire: se non diminuiamo le soprattasse per i viaggiatori, ci sarà la possibilità del cambiamento da una classe superiore ad una inferiore.

In realtà questo finora non è successo, ma se noi guardiamo l'economia generale del paese, questo cambiamento non farebbe alcun male; invece il non poter trasportare da un luogo all'altro, a causa della tariffa troppo grave, impedisce una operazione industriale e commerciale e quindi rappresenta una perdita pel paese. Dimodochè credo che da que-

sto lato, dal momento che purtroppo qualche cosa si deve prendere da queste soprattasse ferroviarie, sia piuttosto il caso di lasciare le attuali per i viaggiatori e di escludere quelle sul trasporto delle merci. E se si volessero escludere tutti gli aumenti di tasse sulle merci, mantenendo quelli per i viaggiatori dei treni diretti al 10 per cento e per i viaggiatori dei treni *omnibus* al 3 per cento, si avrebbe un incasso per nulla inferiore, anzi superiore a quello ora richiesto.

C'è poi ancora una questione che riguarda le ferrovie secondarie. Attualmente esse non sono tassate. Mi si dirà che qui si tratta di un debito del tesoro e per conseguenza questo debito deve essere saldato da tutte quante le linee e che la soprattassa deve essere generale.

Lo stesso onorevole relatore, credo, se avesse dovuto proporre un aumento di tasse in generale, non avrebbe scelto le soprattasse ferroviarie. E lo stesso modo con cui sono proposte, ci indica che in realtà in questo caso si tratta di un'imposta speciale, e quindi non vedo perchè si debba farla pagare ai viaggiatori di altre reti.

Faccio poi osservare, rilevandolo dai dati del movimento, che, mentre la tassa proposta rappresenterebbe l'1.9 per cento del traffico totale sulle grandi reti, sulle reti secondarie rappresenterebbe il 2.2 per cento. E notisi che i viaggiatori delle reti secondarie sono già colpiti dalla tassa di bollo, la quale per essi rappresenta già l'1 per cento di più che per le grandi reti.

Le ferrovie secondarie hanno piccoli trasporti e quindi hanno da lottare contro la concorrenza diretta delle vetture, sicchè si trovano in condizione più difficile delle grandi reti ed un aumento di tariffa può essere per esse più esiziale che per le grandi reti; quindi io spero che Governo e Commissione rinunceranno a mettere queste soprattasse sopra le ferrovie secondarie.

Vengo ora ad un altro argomento pur relativo alle ferrovie secondarie, e che taluno potrà dirmi essere ancora molto lontano; ma, trattandosi di Istituti di previdenza, dobbiamo mostrare previdenza. Quando queste ferrovie secondarie verranno in mano dello Stato, che cosa accadrà del loro personale, per piccola parte del quale vi sono ora Casse pensioni e non tutte in buone condizioni?

Naturalmente lo Stato non potrà licen-

ziarlo senza dargli una pensione, ed allora senza dubbio avremo un nuovo disavanzo. Se dovessimo dare a questo personale ciò che ora vogliamo dare a quello delle grandi reti, ci sarebbe sin da ora un disavanzo latente, che si può valutare in parecchi milioni.

Il Ministero precedente aveva intuito il pericolo proponendo che le soprattasse sulle ferrovie secondarie andassero a favore delle Casse per il personale di queste ferrovie istituite ed istituende; il modo che esso aveva proposto, presentava, è vero, il fianco a molte censure, ma non è questa una ragione perchè non si debba pensare a tale grave problema nell'avvenire.

Io credo che, nelle nuove concessioni di ferrovie secondarie, si debba sempre obbligare il personale e le Società a provvedere ad un servizio di pensioni equivalenti a quelle delle grandi reti; per modo che, venendo queste ferrovie in mano dello Stato, non si abbia poi a lamentare un nuovo disavanzo a questo riguardo. Mi auguro che anche questa parte del problema sarà oggetto delle sollecitudini del Governo, perchè, francamente, il domandare al pubblico sacrifici per colmare un disavanzo che noi conosciamo, ma che esso non supposeva neppure, toglie fiducia nell'azione del Governo, fiducia che noi tutti dobbiamo invece cercare di accrescere. (*Bene! Bravo! — Approvazioni.*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nava.

**De Nava.** Tutti gli oratori che hanno parlato ieri hanno rilevato l'importanza di questo disegno di legge ed han fatto bene, perchè il problema che siamo chiamati a risolvere è uno dei più gravi. Anche se si trattasse solamente di fondare un nuovo Istituto di previdenza per i nuovi impiegati ferroviari, il problema sarebbe difficile, perchè non c'è materia che come questa si presti a tanto gravi discettazioni.

Non ho d'uopo di ricordare che il problema stesso delle pensioni, per ciò che riguarda gli impiegati dello Stato, attende ancora una soluzione dal Governo e dal Parlamento. Qui poi il problema si complica, perchè la fondazione di un Istituto per gli impiegati nuovi si congiunge con la questione del disavanzo vecchio fin qui formatosi nelle Casse e con gravissime questioni

di responsabilità, che involgono alte questioni di diritto.

L'onorevole Saporito, che noi tutti, anche non dividendo tutte le sue opinioni, dobbiamo ringraziare, per averci fornito nella sua elaborata relazione gran parte dei dati necessari alla soluzione della questione, ha fatto la storia dei fatti che hanno condotto all'attuale condizione di cose: egli la chiama storia dolorosa, ed io aggiungo istruttiva, perchè dai precedenti errori dobbiamo cercare di ricavar ammaestramento, ed evitare di ricadervi.

Questi errori sono stati molteplici, ma per giudicarne con equanimità convien riconoscere che essi non furon commessi da una sola parte, e convien pure riconoscere che essi possono trovare qualche scusa. Si cominciò ad errare prima del 1885 fondando le vecchie Casse pensioni con mezzi insufficienti, ciò che condusse al disavanzo constatatosi nel 1885. Questo errore però era derivato da sbagli di calcolo, ed a scusarlo dobbiamo notare che nel Congresso internazionale ferroviario tenuto nel 1892 a Pietroburgo si riconobbe che tutte le Casse pensioni di tutte le reti ferroviarie erano in disavanzo, e ancora prima, nel 1881, lo Jacquemin faceva uno studio, e dimostrava che tutte le Casse promettevano più di quello che potevano dare.

Si errò nel 1885, non preoccupandosi di accertare con esattezza il disavanzo, ed assegnando a coprirlo un provento, che in fatto poi è mancato (2 per cento sul prodotto ultra iniziale); ma vi è una scusa nella difficoltà di previsione del traffico futuro. Si è errato dopo il 1885, perchè secondo il capitolato bisognava immediatamente cercare di creare gli statuti nuovi e cercare di riparare al *deficit*.

Ma bisogna anche riconoscere che fin d'allora si trattava di definire le stesse questioni che oggi noi troviamo tanta difficoltà a risolvere, e si voleva prima d'ogni altro determinare l'entità del disavanzo, che anche oggi, dopo tante Commissioni, non si è determinato, sicchè l'indugio ha una certa scusa.

Il vero errore, e grosso, forse più del ritardo nella compilazione dello Statuto, fu quello di avere presentato nel 1890 ed essere stato autorizzato dal Ministero uno Statuto che aggravava la condizione delle Casse pensioni. Ed io in verità restai ieri sorpreso sentendo fare questa storia dall'onorevole Nofri e sentendolo protestare contro le Società

ferroviarie, e contro il Governo per gli errori commessi. Ma l'errore più grave, notiamo, fu, come ho detto, lo Statuto del 1890, ed in questo Statuto la colpa maggiore fu quella di aver migliorato le condizioni delle pensioni degli agenti ferroviari. Ora, quando l'onorevole Nofri, che si proclama rappresentante del personale ferroviario, viene a gridare contro Governo e Società che hanno la colpa di aver fatto uno Statuto per migliorare le condizioni dei ferrovieri, convien dire che si sia perduto il criterio dell'equanimità. E si badi che per esplicita condizione posta nei capitolati, per ovviare al disavanzo delle Casse bisognava aumentare le ritenute dei funzionari; e invece Società e Governo, per il pericolo di perdere la popolarità, non solo non hanno aumentato le ritenute, ma hanno peggiorato le Casse aumentando le pensioni! Ora io domando: se nel 1890 si fosse ottemperato alla legge, che oggi l'onorevole Nofri proclama violata, i suoi predecessori, che rappresentavano qui lo stesso interesse, non sarebbero venuti a reclamare per il torto che si faceva contro i funzionari aumentando le ritenute a loro danno? Sono certo di sì, e pensate, o signori, che se oggi gli strali sono principalmente contro la Società, domani saranno contro lo Stato essendo evidente che questa campagna si fa contro qualsiasi cosa che rappresenta il capitale; o la forza del comando. Poste queste premesse circa l'importanza del problema, ed i precedenti di esso, piacemi di dichiarare che, pur non essendo io pienamente favorevole a tutte le disposizioni inserite nel disegno di legge, riconosco che la questione da risolvere è così complessa che qualsiasi disegno di legge voteremo qualche inconveniente vi sarà sempre. È molto difficile di risolvere problemi di tal sorta conciliando tutti gl'interessi.

È perciò che pur convenendo, come dirò più tardi, in alcune delle osservazioni fatte dall'onorevole Carmine, non potrei convenire nella opinione da lui manifestata, che cioè questo disegno di legge nulla risolva, e che quindi quasi quasi (almeno così mi pare dicesse) si potrebbe fare a meno di votarlo. Il mio parere è diverso: credo che anche volendo fare delle riserve su alcune delle disposizioni, pur volendo cercare di migliorarle, l'approvazione del disegno di legge è meglio del nulla. Qualche cosa risolve: intanto, risolve definitivamente la questione grossa del disavanzo.

Si iniziò provvisoriamente questa risoluzione con la legge del 1897; dopo aver parlato degli errori passati, è bene ora ricordare il merito dei ministri di questi ultimi tempi.

Da tre anni a questa parte i ministri che si sono succeduti hanno tutti vista la necessità di risolvere questa questione: l'onorevole Perazzi, l'onorevole Prinetti, l'onorevole Pavoncelli, e con l'imposizione della sopratassa nel 1897 si fece un primo gran passo.

Ora infine l'onorevole Lacava, cogli onorevole Fortis e Vacchelli, hanno affrontato il problema in tutte le sue parti. Si potrà dunque dire che vi saranno inconvenienti, perchè ad inconvenienti in simili materie è difficile sfuggire; ma votare questo disegno di legge, significa porre un argine al gravissimo disavanzo, ed impedire che il disavanzo si rinnovi. Le mie osservazioni pertanto, che saranno brevi, non saranno osservazioni contrarie al disegno di legge; ma osservazioni in merito di esso; osservazioni le quali tendono, se è possibile, a migliorare alcune delle disposizioni, a cercare che il disegno incontri i minori inconvenienti possibili.

Onorevoli colleghi, sono tre i punti essenziali di questo disegno di legge, ed il primo è la fondazione dell'istituto nuovo di previdenza pei nuovi impiegati. Ora su questo punto si fece ieri una larga discussione, specie circa il sistema del nuovo Istituto: se, cioè, esso debba essere a conto individuale o a conto collettivo; e, da quanto mi è sembrato di apprendere dalla bocca dell'onorevole Nofri, egli criticava il nuovo Istituto per essere fondato sul conto individuale, per modo da danneggiare la condizione degli impiegati ferroviari. Ora ciò è assolutamente inesatto. Il conto individuale c'è nel disegno di legge; ma questo conto individuale è integrato dalla mutualità, e in fondo in fondo abbiamo un vero sistema tontinario. Un conto individuale s'incardina specialmente in queste basi: ciascun partecipante deve essere padrone sempre delle sue ritenute, e, in qualunque tempo, deve poter prendere il suo capitale.

Invece col sistema adottato dal Ministero e dalla Commissione, noi abbiamo, oltre al conto individuale, un conto collettivo, cioè a dire, le ritenute di quei partecipanti i quali non sono nelle condizioni di aver pensione, vanno a beneficio di coloro che hanno diritto di prenderla. I partecipanti poi non

prendono capitale ma un assegno vitalizio. Dove è il conto individuale vero e proprio? Con ciò, io non intendo disapprovare il Ministero e la Commissione, per essersi allontanati dal puro conto individuale, perchè comprendo le difficoltà di attuarlo; intendo al contrario affermare che in sostanza il sistema attuato è un conto individuale contabile. Anche così però esso ha una importanza somma: perchè una delle cause del disavanzo di queste casse, e grave, è la differenza del tasso degli interessi, con l'andare del tempo. Quando si fa un conto complessivo, la deficienza degli interessi va a carico di tutta la massa; quando invece si fa un conto individuale, quand'anche integrato dalla mutualità, gli interessi maturatisi sui titoli che rappresentano il valore delle ritenute, sono conteggiati al tasso loro reale, per ciascuno individuo. Pertanto il conto di ciascuno è sempre appariscente; si può sempre vedere quale è veramente il capitale che rappresenta; e se è necessario trovare un supplemento per sopperire alle deficienze per calcoli sbagliati, o per mutamento nelle previsioni, vi si può subito ricorrere. Ecco il vero e proprio beneficio del conto individuale; e credo che Ministero e Commissione riconosceranno che, in fondo, il sistema quale essi l'hanno ideato, non ha altro vantaggio che questo.

Senonchè sulla disposizione della legge la quale stabilisce che le ritenute debbano essere convertite in assegni vitalizi, credo indispensabile richiamare l'attenzione della Commissione e della Camera: perchè io credo che sia uno dei punti più gravi del disegno di legge.

Riconosco la necessità, a differenza di quanto opinava ieri l'onorevole Farina, che si converta la ritenuta in assegno vitalizio: perchè ai benefizi che l'onorevole Farina ieri adduceva, in favore della consegna al pensionato del capitale, bisogna contrapporre i danni che vengono dalla spensieratezza che nove volte su dieci si riscontra in coloro che devono godere la pensione, e se questa deve rappresentare gli alimenti è bene che sia vitalizia.

Ma badate: questa conversione è quella che può costituire il pericolo di queste Casse, per le deficienze quasi inevitabili a cui ieri accennava l'onorevole Carmine. Quale può essere il rimedio?

Il rimedio la Commissione lo trova nella riserva di rischio.

Ma veramente nel disegno di legge la riserva di rischio è una semplice frase; voi dovete dire con quali mezzi questo fondo viene costituito, perchè altrimenti direte che c'è un riparo, ma non darete la materia per costruirlo. È vero che nella relazione dell'onorevole Saporito si accenna a una ritenuta sulle stesse pensioni; ma in primo luogo se questo è l'intendimento, bisogna dirlo, e chiarirlo nello stesso disegno di legge.

In secondo luogo poi badiamo, che questa è cosa grave, perchè si verrebbe in una forma, non dico subdola, ma artificiosa a ridurre gli assegni che voi volete che siano mantenuti nella cifra che preventivamente avete stabilita. Voi in sostanza venite a ridurre le pensioni.

Io credo che lo spediente migliore sia di lasciare impregiudicata la questione, cioè disporre che dovranno le ritenute essere convertite in assegni vitalizi ma non stabilire, come è detto nel disegno di legge, che questo servizio debba essere eseguito dallo stesso istituto di previdenza, inquantochè è possibile che da parte degli istituti di previdenza si possa combinare un metodo di assicurazione per cui la conversione si possa fare senza gravi pericoli.

Basterebbe quindi, secondo me, escludere dal disegno di legge la disposizione tassativa per cui si deve fare dallo stesso istituto di previdenza la conversione in assegni vitalizi.

E vengo alla seconda parte del disegno di legge, cioè alla sistemazione delle Casse attuali, sistemazione la quale ha due aspetti: il primo è la sistemazione degli statuti per impedire che da oggi in poi continui a verificarsi altro disavanzo, il secondo è la sistemazione del disavanzo passato, mediante nuove entrate.

Primo aspetto. Per quel che riguarda gli statuti definitivi io sono perfettamente d'accordo con la Commissione, e credo che allo stato attuale delle cose non sia possibile peggiorare la posizione degli agenti ferroviari. Nel 1890 la condizione degli agenti venne migliorata, tornare indietro oggi sarebbe cosa impolitica ed inopportuna.

Ma indiscutibile è la necessità di riparare al disavanzo che da oggi in poi continuerebbe a farsi.

Il bilancio tecnico degli Istituti secondo i calcoli di alcuni, porta un disavanzo annuo di 1,600,000 lire, secondo altri di due milioni.

Ora su questo punto noi abbiamo una disposizione tassativa nel disegno di legge, e cioè che a questo disavanzo si deve riparare aumentando, se occorre, la ritenuta degli agenti, ma non al di là dell'1 per cento, oltre la ritenuta attuale, e tutto il resto che può occorrere ancora per riparare alla deficienza deve essere a carico delle Società ferroviarie.

Badiamo, per altro, che se si crede di essersi con ciò scaricati del peso ci si fa una illusione, perchè i contratti di esercizio durano ancora sei anni, ed il carico delle Società, potrà solo durare questo periodo. Questo carico dunque sarà forse in tutto di una diecina di milioni.

È invece di importanza grande per lo Stato, inquantochè è evidente che questo peso imposto oggi alle Società, alla fine del ventennio ricadrà sullo Stato, perchè quando anche si farà altro contratto le Società calcoleranno questo onere nello stabilirne i patti.

L'essere però poco importante per le Società questo peso, non significa che la questione non sia giuridicamente di gravissima importanza, cioè occorre vedere se noi abbiamo il diritto di imporre questo onere alle Compagnie.

Dico schiettamente, a me pare di no. Vi sono indubbiamente gravi ragioni in favore della tesi dell'obbligo delle Società, ma vi può essere qualche ragione contraria.

La materia è regolata da un articolo tassativo del capitolato, il 35, che nel suo ultimo capoverso dice così: « Dal cominciamento del presente contratto la quota di contributo ora pagate dalle Amministrazioni ferroviarie alle Casse pensioni e di soccorso sarà aumentata di due terzi a carico delle Società per servire, insieme all'aumento di contributo che impiegati ascritti alle Casse medesime pagano a termine del regolamento, ad assicurare in futuro l'adempimento degli obblighi delle Casse stesse ». Da tale disposizione potrebbe desumersi che l'obbligo delle Società sia solo quello di aumentare di due terzi quello che prima pagavano come contributo alla Cassa pensioni: e questo le Società hanno fatto.

Che le Società abbiano soltanto quest'obbligo, mi pare che lo dichiari anche la Commissione d'inchiesta sulle relazioni tra le Società e il personale alla pagina 305: tantochè la Commissione d'inchiesta fa colpa alle Società di avere per spirito di popolarità non ottemperato all'articolo 35 che impone l'aumento di contributo per parte degli impiegati.

Senonchè, di fronte all'ultimo comma dell'articolo 35, vi è il primo comma il quale può invocarsi in sostegno della tesi contraria. Io per altro credo che noi non possiamo esaminare la questione in merito; ci sono argomenti in favore, ma ce ne sono certamente anche contro. Ma domando io: quando nella interpretazione di un contratto sorge un dubbio, è ammissibile che il potere legislativo con una legge venga ad interpretarlo nel senso che meglio crede, sia pure nel senso giusto? Ecco il punto vero della questione che è una grave questione di diritto. Perchè intendiamoci bene: ieri ho udito dire da alcuno degli oratori che noi corriamo il pericolo di fare una legge che poi può essere impugnata avanti i tribunali o i collegi arbitrali. Ciò io non credo esatto. Secondo la nostra costituzione, le leggi sono sempre obbligatorie, e nessun tribunale può dichiarare una legge incostituzionale.

La nostra Cassazione ha giudicato un caso in cui si disputava se una legge fosse formalmente obbligatoria, cioè se avesse tutti gli elementi formali per essere obbligatoria, ma non abbiamo esempi in cui i tribunali abbiano dichiarato una legge non applicabile. La legge è sempre legge: ed anche in casi come questo, si deve applicare. Ma appunto per questo noi dobbiamo andare molto cauti. Io non ricorderò qui le disquisizioni teoriche sollevate circa la violazione di diritti quesiti dei terzi da parte del potere legislativo. Si potrà discutere in astratto; ma in concreto, il potere legislativo per motivi di pubblico interesse non si è mai arrestato nemmeno innanzi alle confische della privata proprietà. Ma secondo me la cosa è diversa, e vi è una limitazione assoluta, quando si tratta di casi in cui lo Stato riunisce in sé due grandi personalità, quella di Stato che tratta e quella di Stato che legifera. Se noi ammettessimo che la personalità che legifera possa intervenire a violare ciò che la personalità contraente ha dato o promesso a

colui con cui ha contrattato, nessuno vorrebbe contrattare più con lo Stato. Ora se questa che noi vogliamo fare è una pura e semplice interpretazione del contratto, noi dobbiamo fermarci.

Noi possiamo soltanto, ed utilmente disporre che il Governo domandi la soluzione della questione ai giudici in un termine prestabilito. Altrimenti facendo, anche se l'intenzione è buona, anche se avessimo, come io credo che abbiamo, ragione nel merito, noi commetteremmo un gravissimo arbitrio, e creeremmo un precedente pericolosissimo.

E veniamo al terzo punto, vale a dire al disavanzo verificatosi prima del 1885, e dal 1885 al 1896, disavanzo calcolato da alcuni in 150 milioni, da altri in 200, e vediamo come a questo disavanzo si possa riparare.

A questo grosso disavanzo si cominciò a mettere riparo, come ho detto da principio, con le sopratasse istituite provvisoriamente colla legge del 1897. Ora si tratta di stabilire un provvedimento definitivo. Quattro dubbi vi sono che io brevissimamente esporrò.

Primo dubbio. Con quali mezzi si deve riparare a questo disavanzo? Si deve ricorrere ai mezzi ordinari del bilancio, oppure a tasse ricavate dallo stesso esercizio ferroviario? Ieri questa questione fu trattata ampiamente dal collega Carmine, il quale mi pare che propendesse per il primo sistema, vale a dire che il disavanzo dovesse essere a carico del Tesoro. Io non disconosco che gli argomenti da lui adottati sono molto gravi, inquantochè in un paese come il nostro, l'aumentare in sostanza le tariffe dei trasporti ferroviari è cosa assai pericolosa. Egli diceva ieri che aumenti non possono farsi nemmeno per le merci ricche: e citava a questo proposito, polemizzando col relatore Saporito la tariffa dei bozzoli vivi. Egli ha pienamente ragione, ed io posso confortarlo della mia esperienza. La tariffa pel trasporto dei bozzoli vivi è talmente grave, che al mercato di Villa San Giovanni, che è nel mio collegio, non si trasportano che i bozzoli morti. Ebbene ciò importa un grave danno alle stesse ferrovie, perchè i bozzoli morti invece che per terra sono trasportati per mare.

Ma pur riconoscendo la gravità delle obiezioni fatte dall'onorevole Carmine, io non posso ammettere che il disavanzo debba gravare sul Tesoro dello Stato, per una ragione semplicissima.

Se il nostro bilancio avesse un largo margine, forse potremmo farlo; ma è evidente che nelle condizioni attuali non essendovi margine, noi dovremmo ricorrere ad un'altra imposta.

Ora, parliamoci chiaro. Nelle condizioni del nostro sistema tributario vi è forse qualche altro cespite da imporre o da aggravare maggiormente? Ricordiamoci che la Commissione dei Quindici, che ha recentemente dovuto esaminare i progetti finanziari dell'onorevole Carcano, si è fermata di fronte alla deliberazione di abolire il dazio sulle farine: perchè dopo di avere cercato, cercato, e cercato, non ha trovato modo di sostituirvi altra tassa, e lo stesso onorevole ministro delle finanze, invitato a trovare egli qualche altro provento, non credo che finora sia riuscito a trovarlo. Domando perciò: in quale nuova tassa volete trovare il danaro per riparare al disavanzo del quale parliamo?

L'onorevole Nofri invece fu molto più spicciativo. Egli disse: già ci troviamo con un *deficit*, aumentiamolo di tanto sul bilancio dello Stato, e ripariamo al vuoto.

Questa può essere l'opinione dell'onorevole Nofri, ma certo non quella della maggioranza della Camera, la quale invece è concorde nel credere che l'equilibrio del bilancio non debba essere turbato. Voi spesso turbate, egli diceva, questo equilibrio, con nuove spese senza pensare ai mezzi di ripararlo.

Ciò sarà forse vero; ma da parte mia, io che nuove spese non voterò perchè non ammetto neppure che si votino nuove tasse, non ho il rimorso cui accennava l'onorevole Nofri.

Sicchè pure ammettendo essere cosa assai grave imporre oneri sulle tariffe, credo che ad un altro metodo non si possa ricorrere.

Un secondo punto è da discutersi. Ammesso che si devono imporre sopratasse per questi istituti, quali devono essere queste sopratasse? Dichiaro subito che avrei preferito che si mantenesse l'attuale sistema, onorevole Fortis. (*Movimenti del ministro di agricoltura e commercio*).

Ella mi dirà, onorevole ministro, che contro il vecchio sistema ci sono stati gravi reclami di tutte le Camere di commercio: ma badi che i reclami che si son fatti contro quelle sopratasse si faranno anche contro di queste.

Fortis, *ministro di agricoltura e commercio*. Ne verranno degli altri, sicuro.

De Nava. Le Camere di commercio reclamano contro ogni tassa sui trasporti ferroviari, e mi pare che l'onorevole Saporito accenni a ciò nella sua relazione.

Se fossero state interpellate per sapere quali tasse preferivano, io credo che avrebbero detto: non vogliamo alcuna tassa sul trasporto ferroviario, e non hanno torto.

Quindi non è già che da parte delle Camere di commercio si reclamasse contro quel genere di sopratasse, le quali, del resto, gravando in gran parte sui viaggiatori, non erano dirette contro il commercio; esse reclamavano contro ogni genere di tassa.

Io dico però che si potevano lasciare le sopratasse vecchie, perchè alle vecchie essendosi già il pubblico abituato gli pare che colpiscano meno delle nuove.

Aggiungo anche, sebbene l'argomento valga poco, che malgrado quelle sopratasse il movimento non è diminuito ma è anzi aumentato. Si potrebbe opporre che, se le sopratasse non ci fossero state il movimento sarebbe stato di più, lo capisco: ma noi dobbiamo ragionare sui fatti e non sulle ipotesi: e poichè di fatto non abbiamo avuta la dimostrazione che siano diminuiti i proventi ferroviari dopo l'imposizione di quelle sopratasse, non possiamo attribuirvi gran danno. Ad ogni modo poi tengo a fare un'osservazione, ed è che di quelle sopratasse avrebbe potuto esser conservata, senza alcun pericolo, quella che si riferiva allo abbuono per il carico e lo scarico delle merci, poichè non aveva aggravato in alcun modo il movimento delle merci stesse. Quei dieci centesimi di defalcazione dell'abbuono non avevano portato alcun onere, o almeno l'onere non era stato molto sentito.

Io ricordo che nel disegno di legge presentato dagli onorevoli Perazzi e Colombo, in cui questa sopratassa fu la prima volta proposta, si trovano alcune osservazioni degne di nota.

Prego la Camera di prestarvi attenzione, perchè si potrebbe trovare la base di un accordo col Governo e con la Commissione conservando questa sopratassa che ha dato un provento all'erario di circa due milioni, ed allora le sopratasse ora proposte si potrebbero ridurre a poca cosa.



Ecco dunque le parole della relazione degli onorevoli Perazzi e Colombo:

« Nell'articolo 3 è contemplato altro provento che rappresenta una diminuzione di abbuono alle parti interessate nel trasporto, sul corrispettivo fissato dalle tariffe per la manipolazione delle merci, quando questa è fatta direttamente dalle parti stesse o dall'Amministrazione per conto loro. La riduzione di soli *dieci centesimi* per tonnellata è così tenue, che non può avere influenza sensibile sulla economia del trasporto, tanto più che il provvedimento è applicabile esclusivamente alle merci a vagone completo, per le quali la quota prelevata è insignificante di fronte alla entità della spesa di trasporto ed ancora nella maggior parte dei casi, la manipolazione è lasciata all'Amministrazione per volere delle parti che rinunciano così al rimborso ad esse spettante, per cui, in definitiva, l'aggravio della nuova tassa resta a carico della Società e dell'Erario. »

Questa sopratassa era dunque giustificata con spiegazioni molto plausibili. Nella relazione dell'onorevole Saporito non trovo accennato alcun argomento grave che consigli di abbandonare questa sopratassa; trovo invece una lunga nota in carattere molto minuto in cui vi si accenna, con una considerazione che io non credo molto fondata. Infatti nella relazione degli onorevoli Perazzi e Colombo, che ho testè letta, si diceva che i commercianti, anzichè subire la diminuzione dell'abbuono, avrebbero lasciato alla stessa amministrazione il compito di fare il carico e lo scarico delle merci per modo che l'aumento dei dieci centesimi sarebbe ricaduto a peso della Società. Invece, dice l'onorevole Saporito, ciò non è avvenuto; i commercianti hanno continuato a fare essi il carico e scarico per modo che i dieci centesimi li pagano essi. Ecco l'argomento addotto contro, ma che a me sembra invece il più convincente a sostenere l'opportunità di conservare la tassa.

I commercianti avevano un abbuono di 50 centesimi se facevano essi stessi il carico e scarico della merce; con la sopratassa, invece dell'abbuono di 50 centesimi avevano quello di 40 centesimi, ma avevano la facoltà di lasciare alle Compagnie il servizio del carico e dello scarico. Essi invece si sono accontentati dell'abbuono di 40 centesimi, e ciò vuol dire che si convinsero essere più

conveniente fare essi carico e scarico con 40 centesimi, anzichè affidarlo alle Società.

L'argomento mi pare di una grande evidenza. Se i commercianti potevano sottrarsi al pagamento, e nol fecero, vuol dire che i 40 centesimi costituivano un abbuono sufficiente.

Sicchè io credo che Ministero e Commissione non abbiano fatta cosa prudente abbandonando questo provento di circa 2 milioni. E ad esso si sarebbe potuto aggiungere un altro provento per il quale da parecchio tempo si sono fatti alcuni studi, e di cui parlano anche il ministro nella sua relazione e la Commissione parlamentare: vale a dire il provento di una tassa di bollo sui biglietti di concessione speciale, gratuiti o ridotti. Non vi è chi non sappia quale uso, anzi quale abuso si faccia in Italia di queste concessioni speciali. Niente di male dunque che queste concessioni speciali sieno gravate di una sovratassa la quale, trattandosi molte volte di viaggi di diporto e di divertimento, non sarebbe molto sentita da coloro che debbono pagarla. Dai conti fatti nel 1893 mi pare si presumesse che da questa tassa si sarebbe potuto ricavare un profitto di circa quattrocento mila lire...

**Nofri.** No, molto meno.

**De Nava.** Lo so; Ella calcola il provento 300 mila lire, perchè Ella crede che si debbano escludere dalla sopratassa le concessioni di biglietti che si fanno agli agenti ferroviari. (*Interruzioni del deputato Nofri*).

Invece credo che non bisognerebbe escluderli: e d'altronde anzichè gravare con una ritenuta lo stipendio dell'agente, mi parrebbe più utile il gravare di una piccola tassa i viaggi di divertimento e di svago. (*Interruzioni del deputato Nofri*).

In conclusione, non rinunciando ai due milioni che si ricavano dall'abbuono sul carico e scarico delle merci, e imponendo questa nuova sopratassa che frutterebbe circa mezzo milione, l'aumento della imposta erariale sui trasporti potrebbe essere limitata a molto minor misura. Ecco perchè io pregherei Ministero e Commissione di voler ristudiare questo argomento considerando, in ispecie, che l'aumento della tassa sulla piccola velocità dal 2 al 3 per cento reca un aggravio molto forte ai trasporti.

Il ministro di agricoltura e commercio potrebbe essere il primo a propugnare que-



sta variazione nell'interesse del commercio. (Interruzione del deputato Fortis).

Ma vi è un terzo punto abbastanza grave, ed è l'opposizione delle Società. Questa opposizione si collega alla disposizione contenuta nell'articolo 16, perchè essa è quasi una rappresaglia per l'onere ad esse imposto pel deficit del bilancio tecnico.

Le Società non hanno in alcun modo il diritto di opporsi all'aumento delle tasse, ma possono a tenore dei capitolati domandare la rivalsa dei danni patiti. Certamente l'azione non è di facile esperimento, perchè danni effettivi difficilmente riesciranno a provare; ma evitare queste probabili liti sarebbe stato, tentando un accordo, cosa opportuna.

Un ultimo dubbio debbo sollevare, ed è quello stesso accennato dall'onorevole Sella: cioè l'imposizione della sopratassa anche alle ferrovie secondarie. Io ricordo che quando nell'ultimo progetto si erano imposte queste sopratasse anche alle ferrovie secondarie, ci era un articolo con cui si stabiliva che esse dovevano andare a beneficio delle Casse ferroviarie delle stesse ferrovie secondarie; ma oggi si gravano in sostanza le ferrovie secondarie a beneficio delle principali, ed è cosa molto grave, e moralmente assai discutibile.

Ho finito. Ho creduto di dover fare poche osservazioni in merito, per vedere se sia possibile migliorare le disposizioni della legge: ma come ho detto da principio allo stato delle cose un disegno di legge bisogna votarlo, perchè ciò che ad ogni costo occorre fare, è colmare, in un periodo di 15 o 20 anni, il disavanzo terribile che abbiamo accumulato ed impedire che un altro se ne formi. Quindi mi auguro che vorremo finalmente in un modo qualsiasi risolvere questo grave problema. (Benissimo! Bravo! — Congratulazioni).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

**Rubini.** Veramente, dopo il discorso che ha pronunziato testè l'onorevole De Nava, io non avrei quasi più nulla da dire.

L'onorevole De Nava ha efficacemente trattato dei punti principali intorno ai quali era necessario richiamare l'attenzione della Camera.

Egli ha combattuto, da quell'uomo esperto che è in materia ferroviaria, specialmente in prò di questa tesi: che è necessario di far qualche cosa di definitivo, per lo meno in ciò che è più urgente, più pericoloso, e che

potrebbe condurre lo Stato, e quindi anche il Parlamento, a maggiori danni ai quali si dovrebbe provvedere con maggiori sacrifici futuri.

L'attuale disegno di legge in quanto concerne la sistemazione dei nuovi Istituti è non molto più di ciò che si può dire un'accademia, quando sia preso il tema per sè stesso: ma non è certamente un'accademia per quanto ha tratto alla sorte avvenire di una quantità di impiegati che, dal primo gennaio 1897, hanno cominciato a prestare servizio e le cui schiere si rendono sempre più numerose.

Le soluzioni che si possono immaginare sono quasi tutte passibili di critica e di elogio. Quella però che oggi ci si presenta mi pare che un qualche merito l'abbia. Si è detto che la Commissione ha deviato dal principio sostanziale, quello dei conti individuali; si è quindi nuovamente messo innanzi il pericolo a cui corrono incontro gli Istituti che si fondano essenzialmente sulla mutualità, sopra una Cassa unica nella quale collocano così il premio conferito dagli interessati e dall'Amministrazione, come gli effetti delle quote dovute alle mutualità abbandonate in certi casi dai partecipanti e dalle loro famiglie. A me pare che questa censura non possa essere sostenuta in ciò che concerne la fase più importante dell'Istituto che si vuole creare. Questa fase più importante a me sembra sia quella che si riferisce al periodo e alla disciplina della accumulazione dei mezzi; per cui, dopo una certa carriera normale, il funzionario che è iscritto alla Cassa acquista il diritto di appropriarseli e di formare con essi un determinato assegno di riposo. È la più importante, perchè è lunga assai più di quella che non sia la seconda fase durante la quale gli Istituti di previdenza conferiscono la pensione.

La durata media di un Istituto di previdenza nel suo periodo di accumulazione è certamente al di là dei 25 anni, generalmente dai 30 ai 35 anni. In questo lungo periodo di tempo, durante il quale le somme si debbono accumulare, molti sono i rischi che corre l'Amministrazione che ha creato la Cassa, inquantochè non solo sono da mettere in conto i rischi che derivano dalla variabilità e quasi sempre dalla discesa del saggio degli interessi, ma devonsi metter in conto altresì i rischi che derivano da una imperfetta cognizione delle leggi che re-

golano le probabilità di eliminazione. Infatti queste leggi, per rispetto al personale che è in servizio, non solo dipendono dalle circostanze naturali, dalle fatalità a cui pur troppo va soggetto l'uomo, ma dipendono anche dalla sua volontà.

Ora se in ciò che concerne le eliminazioni che possono essere riferite alle leggi fatali che governano l'umanità, si può anche considerare abbastanza accertata la legge delle probabilità per via dei lunghissimi studi che si sono fatti a quest'ora sul problema, non è così per ciò che concerne le variazioni dovute alla volontà propria dell'uomo sempre più o meno oscillante. Se a questa considerazione si aggiunge il valore della legge di accumulazione degli interessi, legge geometrica che deve durare per 30 a 35 anni, si capisce come i calcoli fatti per una Cassa a sistema mutuo che promette determinati assegni fissi contro determinate corrispondenze fisse di premi, possano essere sconvolti.

Ma a questi rischi non si espone l'istituto di previdenza che fu studiato prima dal Governo, ed al quale senza troppo grandi differenze, lo credano i colleghi, si conforma quello studiato dalla Commissione: inquantochè base fondamentale di questo istituto di previdenza per tutto il periodo dell'accumulazione è il conto individuale. Nel conto individuale si inscrivono i premi ed i contributi che per i funzionari medesimi paga l'amministrazione, e nei conti medesimi, distinti testa per testa, si accreditano gli interessi dedotti dal frutto effettivo a cui dà luogo l'impiego delle somme costituenti le attività della Cassa.

Quindi è che allorquando il funzionario va in riposo, non ha mica da accampare contro l'istituto della Cassa un determinato diritto aprioristico di prendere una determinata somma; egli è indicato a prendere soltanto quella somma che alla mercè dei premi è stata accumulata nel suo conto individuale, insieme ai frutti composti.

La questione della mutualità sorge invece intiera per ciò che ha tratto alla seconda fase del funzionamento degli istituti, perchè la Commissione ha sostituito un sistema all'altro, la pensione all'assegno di un capitale.

Possono esservi larghi rischi in questo secondo periodo di funzionamento delle Casse? No, egregi colleghi; io non credo che larghi rischi vi siano quando si tratti soltanto di

sostituire il sistema della pensione a quello di un assegno di capitale. Larghi rischi, secondo me, non possono venire, perchè il periodo medio di funzionamento della sezione dell'istituto che deve provvedere alle pensioni, non è più lungo di 15 o 16 anni; e quindi in tale periodo di tempo, anche meno importanti saranno naturalmente le variazioni che si possono temere nel saggio dell'interesse. Non è inoltre (e questa era la ragione principale che dovevo dire) grave rischio, perchè la seconda sezione dell'istituto comincia a funzionare con una somma fissa e determinata per ogni partecipante, cogli assegni annuali che sono versati per suo conto esclusivo: è su di essa che basa i suoi calcoli, e non sopra somme teoriche tratte da un fondo unico cumulativo e determinate in uno statuto magari di trenta o quarant'anni prima.

Ed infine il rischio non è grave, perchè nel periodo di fruimento della pensione, la legge dell'eliminazione non è altro che quella della mortalità che certamente non dipende dalla volontà umana, legge di mortalità assai conosciuta per tutti gli studi fatti sia fuori d'Italia, sia in Italia, i quali ultimi sono i più preziosi, perchè essendo quelli che rispecchiano le condizioni demografiche del nostro Paese, sono anche quelli che ci danno maggiore garanzia di riprodursi. Per tali ragioni l'istituto di previdenza è, secondo me, migliorato alquanto da quello che sarebbe stato secondo le proposte primitive.

Ciò che ci proponeva il Governo (lo hanno notato l'onorevole Nofri ed altri) conduceva necessariamente a dare assegnazioni (erano di capitale, sarebbero di pensione, ma questo poco importa), assegnazioni minori di quelle che consentirebbe di dare il sistema mutuo. Questo danno ha però i suoi vantaggi, perchè coincide con un maggiore rispetto al diritto del funzionario di percepire in casi più numerosi le somme iscritte nel suo conto individuale; ma appunto la possibilità del funzionario o della sua famiglia di ritirare in qualsiasi momento somme che si accumulano in suo favore, fa sì che le quote che l'istituto può rivolgere a favore della massa divengano più scarse.

Ora la Commissione, per mettere in parte riparo a questo pericolo, cioè alla eccessiva diminuzione delle quote mutue, ha voluto che anche le somme raccolte mediante le ritenute dell'impiegato subissero la stessa li-

mitazione di diritti a cui il Governo aveva assoggettato le somme che si raccolgono per via dei contributi dell'amministrazione. Ha cioè stabilito che il funzionario non potesse valersene nei casi ordinari prima di 15 anni; dai 15 anni ai 30 se ne valesse soltanto se diventi inabile al lavoro: infine soltanto dopo i 30 anni, il diritto si fa pieno e assoluto. Sono riservati i casi delle malattie, delle ferite e delle morti (per rispetto alle famiglie) che s'incontrano talvolta purtroppo dall'impiegato nell'esercizio delle sue funzioni. In questi casi la legge di non acquisizione entro i limiti da 15 a 30 anni non ha più valore e si capisce che non debba averne. Però bene avvertiva qualche oratore, e più specialmente mi sembra l'onorevole Farina, che a questo proposito, siccome nella prima fase del funzionamento degli Istituti, nei primi 15 anni, le somme che si raccolgono sono molto piccole, alla famiglia del funzionario che muore per ragioni di servizio, o al funzionario stesso che, per ferite riportate non può continuare nel servizio, si farebbe un trattamento troppo meschino. E qui bisogna provvedere e, secondo me, si deve provvedere estendendo ai detti casi i sussidi del conto collettivo, mentre il conto collettivo, secondo la disposizione del disegno di legge, non potrebbe venire in aiuto ai funzionari che dopo 15 anni di servizio.

Si deplora altresì per rispetto al conto collettivo che non ne sia disciplinata la erogazione. Ed è veramente spiacevole che ciò non sia. D'altra parte, egregi colleghi, era difficile di determinarne sino da ora il funzionamento. Si tratta quasi di una novità.

Non si potevano (se non con molta abbondanza di fantasia) oggi stabilire le condizioni della erogazione dei fondi relativi. Ed è perciò che tanto il Governo come la Commissione dispongono che le discipline le quali reggeranno l'impiego delle somme del conto collettivo, abbiano ad essere stabilite più tardi con Decreto Reale.

Sarebbe bene però che il Decreto Reale non tardasse troppo, al fine specialmente di provvedere al caso al quale accennavo poc'anzi: cioè delle disgrazie avvenute in occasione del servizio.

E se non si crede di potere arrivare in breve tempo a stabilire le discipline indicate, allora bisognerebbe che anche nello Statuto e nel regolamento si mettesse qualche dispo-

sizione speciale transitoria per provvedere a tali casi disgraziati.

Del resto il conto collettivo non ha grande importanza.

Voi potete, onorevoli colleghi, nell'esaminare gli allegati al lavoro esauriente del mio amico onorevole Saporito, vedere che il conto collettivo, così come almeno è contabilizzato dalla Commissione che fece lo studio di questo sistema, è una piccola frazione del conto generale.

Non bisogna illudersi: il torto principale del conto collettivo, così stabilito, secondo me, è appunto quello di raccogliere somme minime; e d'altra parte il suo modo di funzionare le rende anche più insignificanti, perchè dovendo il conto riparare alla deficienza degli assegni, e gli assegni essendo deficienti non negli ultimi ma nei primi anni del servizio, non sarà mai possibile che esso si impingui con qualche abbondanza. In 15 anni poco si può raccogliere, quindi poco distribuire. È come un prato, nel quale si mandi un branco di pecore, senza attendere che l'erba venga a maturanza per poterla falciare.

Per riparare al difetto bisognerebbe che il conto collettivo incominciasse con un capitale di primo impianto. Unicamente con questo mezzo si riuscirebbe fin da oggi, oppure dopo breve tempo, a costituirlo in quella importanza normale, non dico esagerata, che dovrebbe assumere dopo i 30 anni di carriera media dei funzionari.

Con ciò ho finito di parlare della prima parte del disegno di legge. Passo alla seconda, dove si affollano questioni non solamente teoriche le quali ci lascino libertà di soluzione. Le disposizioni del disegno di legge in questa parte sono essenzialmente difficultate dalla esistenza di patti contrattuali, di titoli, se non diritti, acquisiti. Io non m'indugio molto sulla questione, per quanto essa sia di un'importanza grandissima. Abbiamo udito l'onorevole Carmine per il primo accennare alla questione degli impegni contrattuali, e poi ripetere le argomentazioni sue, in altri termini, dall'onorevole De Nava. Veramente intorno a ciò è dispiacevole che il Governo non abbia creduto o potuto venire al Parlamento con un disegno di legge stabilito d'accordo colle Società. Allorquando si propose, mi pare dall'onorevole Pavoncelli, per la prima volta l'articolo 16, le disposizioni per le quali le Società venivano ad essere rese responsabili dalla deficienza delle attuali Casse di pen-

sioni e di soccorso, dopo che il personale avesse dato un qualche maggiore contributo, erano accompagnate da altre disposizioni che gli onorevoli colleghi mi perdoneranno se io non posso citare immediatamente, che rendeva più agevole alle Società di accettare questo sacrificio.

Comunque sia io credo che per questo punto non convenga alla Camera di prendere una risoluzione definitiva che chiuda l'adito al Governo e la possibilità alla Camera stessa di ritornare più tardi sull'argomento. Non è bene andare incontro al pericolo di incominciare con delle cause, quando appunto vogliamo uscire da un periodo di incertezza e di dissidi che per tanto tempo hanno rovinato lo assetto di questo grande ramo di amministrazione pubblica.

Dopo ciò passo alla questione delle soprattasse, perchè desidero di essere breve. Questa questione fu sollevata all'altezza di una questione di principio: deve il Tesoro provvedere al disavanzo, o vi si deve provvedere con una tassa speciale? Evidentemente tutti e due i mezzi sarebbero cattivi, se si potessero evitare. Ma allorquando o l'uno o l'altro bisogna adottare, io penso che convenga meglio appigliarsi al partito delle soprattasse, che non caricare il Tesoro di un peso che esso ora non è in caso di sopportare.

In certo modo la soprattassa conduce ad estendere il peso in parte anche alle Società, perchè non vi è dubbio che, o poco o molto, le soprattasse di qualche cosa potranno od hanno potuto pregiudicare l'esercizio. Ed è bene che intervengano anche le Società ferroviarie che sono per tanta parte responsabili della condizione attuale delle Casse, piuttosto che far cadere per intiero il peso sopra i cittadini.

Però io non mi sarei opposto ad esaminare una proposta concreta, colla quale si fosse detto: faccia il Tesoro; questi sono i limiti del sacrificio che a lui si chiede, queste sono le risorse che noi gli offriamo. Allora avrei capito che il dilemma si poneva perfetto: da un lato il danno delle soprattasse per il servizio speciale e il vantaggio del loro ricavo; dall'altro il danno di una tassa maggiore o di una nuova tassa, rispetto all'economia nazionale, ma il vantaggio ancora del suo provento.

Quest'ultima parte, dagli egregi oratori che hanno combattuto le soprattasse, fu passata

completamente sotto silenzio. Si è invitato qualcuno a desco, ma non gli si è fatto il posto. Questo mi pare il difetto principale delle obiezioni che sono state fatte alle soprattasse.

Quale sistema quindi voi proponete? Quale sistema intendete di adottare? Se il tesoro fosse in larghe acque, la questione sarebbe diversa. Ma dal momento che il tesoro non è in larghe acque (e lo ha accennato benissimo anche testè l'onorevole De Nava) è inutile che noi ci soffermiamo sopra questo punto.

Purtroppo fin da principio le soprattasse funzionarono in mezzo a vicende poco favorevoli, specialmente quelle concernenti i treni diretti, tantochè la censura si esercitò anche sulla cosiddetta soprattassa di scarico e carico, che alla fin dei conti, come ha spiegato l'onorevole De Nava, non è che una diminuzione di abbuono per coloro che fanno le operazioni in proprio, e se non fanno le operazioni in proprio è dovuta dalle stesse Società che esercitano le grandi reti, la quale aveva pur sempre fatto parte di tutti i progetti. Su di essa non cadeva dubbio; pure, malgrado ciò, nacque anch'essa sotto cattiva stella.

La soprattassa dei treni diretti invero, della quale non si sapeva quale avrebbe potuto essere la ripercussione, poteva far nascere alcuni dubbii.

Ed infatti anche nella Giunta generale del bilancio, che la propose in sostituzione della soprattassa di bollo che doveva colpire le bollette di spedizione delle merci, quindi le merci una seconda volta, ed i biglietti dei viaggiatori, non mancò qualcuno, anche di coloro che l'hanno approvata, che nutriva qualche apprensione circa la sua incidenza.

Tuttavia essa ha reso assai più di quello che si credeva. Le soprattasse, così come furono stabilite dalla legge del 15 agosto 1897, preventivate per circa 5 milioni, hanno dato lire 6,200,000. Da ciò si potrebbe dedurre che le apprensioni erano infondate o eccessive, che spostamento di traffico non è avvenuto: nè spostamento dei viaggiatori dai treni diretti agli omnibus, nè dalla prima classe alla seconda.

Perchè si vorrebbero abolire queste soprattasse, allorquando esse, in fatto, non hanno arrecato quei disturbi e quegli inconvenienti che se ne prevedevano, anzi hanno dato molto di più di ciò che si prevedeva? Quando la Giunta del bilancio sostituiva la soprattassa dei diretti alle marche da bollo che si volevano applicare alle bollette delle merci e ai bi-

glietti dei viaggiatori, si ragionò così: le spese maggiori, le esigenze più grandi sono per il movimento di lusso; per esso ci sono le belle carrozze, la velocità di 50 o 60 chilometri, l'illuminazione a gas prima, e poi a luce elettrica, i gabinetti, i restaurants, per modo che il viaggiatore vi si trova quasi come nel migliore degli alberghi; la cosa invece è diversa nei treni omnibus (*Commenti*), e l'onorevole collega che non sembra molto persuaso di questo ragionamento, converrà con me che è meglio viaggiare in seconda classe nei diretti, che non in prima negli omnibus, non fosse che a motivo della velocità. La velocità è elemento di economia, e quindi compensa largamente il 10 per cento in più che si paga nei treni diretti: ricordatevi che quando dovete percorrere una distanza anche di soli 500 chilometri non vi riuscite mai in un giorno solo con un treno omnibus, mentre vi riuscite benissimo con un treno diretto, il quale così vi fa risparmiare una grande quantità di tempo, e le maggiori spese che dovrete sostenere durante il viaggio più lungo.

Ecco perchè la Giunta generale prescelse la sopratassa sui treni diretti. Ed un'altra considerazione venne proposta a suffragio di questa tesi, quella, cioè, dell'esempio di una gran parte, se non di tutte, le ferrovie estere, le quali hanno una differenziazione di tariffa fra treni diretti e treni omnibus maggiore di quella che abbiamo in Italia.

Un altro argomento, poi, può provare che paga più chi paga meno, e paga meno chi paga più. Con le presenti esigenze una vettura di prima classe fornita di tutti i comodi e destinata ai treni diretti di lunga percorrenza pesa circa chilogrammi 500 per ogni posto disponibile.

Ora quanti sono gli occupanti di questi posti di prima classe? Secondo le statistiche essi non arrivano neanche al 15 per cento, dimodochè in Italia il peso lordo che si trascina è di circa 3 tonnellate e mezzo.

Ora, in compenso di queste 3 tonnellate e mezzo ogni viaggiatore di 1ª classe non paga in tariffa, comprese le antiche sovrattasse, che 12 centesimi e mezzo al chilometro, il che vuol dire che la tariffa per chilometro di una tonnellata lorda di *misses* eleganti è di 3 centesimi e mezzo, tenendo conto anche del peso lordo che viene trascinato insieme.

Guardiamo, invece, quello che avviene per

le merci dell'ultima categoria, che viaggiano sempre a vagone completo, laonde il peso lordo è presso a poco una volta e mezzo il peso netto, ossia per ogni tonnellata si trascina una tonnellata e mezza. Mettete 5 centesimi per tonnellata a chilometro (e metto solo 5 centesimi perchè si tratta di merci di ultima classe, benchè l'onorevole Nofri mi insegna che la media della tassazione delle merci sulle ferrovie italiane è di sette centesimi per tonnellata-chilometro); ebbene tali merci pagano, sul lordo, in media, tre centesimi per tonnellata-chilometro. Voi vedete quale differenza insignificante si pratica fra il carbone, per esempio, che viaggia a piccola velocità ed una signorina inglese in una vettura di turisti.

La differenza è solamente di un settimo. Quindi vedete, o colleghi, che prima di dire che i treni diretti sono eccessivamente aggravati in confronto degli altri, prima di dire specialmente che i treni diretti sono aggravati in confronto delle merci bisogna considerare un po' le cose come avvengono realmente.

Intanto se è vero che, in confronto a molta parte dei paesi europei del continente, le nostre tariffe sono alquanto superiori per i passeggeri, è altresì vero che sono presso a poco uguali a quelle della Germania e sono inferiori alle tariffe inglesi, i due paesi dove più si viaggia. E considerate che, in Italia costa tutto assai di più: materiale, armamento, trazione. Invece se esaminiamo la tariffa delle merci le differenze sono ben maggiori. Io non posso fare al riguardo confronti tassativi con medie, perchè non ho sotto mano gli studi relativi, ma posso assicurare per mia esperienza, che, per esempio, le tariffe merci dell'Italia sono circa una metà e fino al doppio più alte di quelle della Germania. Per il carbone fossile sono quasi il doppio.

Se volgiamo lo sguardo al di là dell'Oceano e consideriamo un gruppo di ferrovie americane, che fu studiato dall'egregio cavalier ingegnere Rossi (ritenuto in condizioni tali da poter essere discretamente comparato alle nostre reti); in quel gruppo di ferrovie la tassazione media dei passeggeri è di sette centesimi per chilometro e la tassazione media delle merci è di due centesimi per tonnellata chilometro. In Italia, invece, la tassazione media effettiva dei passeggeri, comprese tutte

le sopratasse antiche, è di centesimi 4.9, e per le merci, invece, si va a 7 centesimi, cioè, centesimi 6.90 e 6.95. A me pare, dunque, che non vi sia dubbio: fra il sovratassare i passeggeri e il sovratassare le merci è meno peggio tassare i passeggeri.

E ciò anche perchè, se qualcuno udì con soddisfazione l'onorevole De Nava quando disse che i passeggeri non viaggiano tutti per necessità, altri non ne parve persuaso. Io credo anche che non viaggiano tutti per necessità, perchè, ad esempio, quelli che sono trascinati a ribasso eccezionale per tutte le occasioni festaiole, quelli, onorevoli colleghi, non rappresentano un incremento della economia, non rappresentano un incremento della ricchezza pubblica, ma ne rappresentano lo scippo. Per essi, io dico, il trasporto non risponde ad una vera necessità, per le merci invece risponde sempre: non ho visto mai viaggiare una tonnellata di merci per piacere. (*Si ride*).

**Nofri.** E i dolci? e i regali?

**Rubini.** Sarà benissimo, ma i dolci pagano la sopratassa in altra guisa.

Dovrei oramai finire: parlo da qualche tempo e ho promesso alla Camera di essere breve.

Dunque, concludendo, per rispetto alle sopratasse io sono contrario a mutare quelle che esistono oggi, con le altre che ci si propongono. Quelle d'oggi le conosco, le ho toccate con mano, so quanto rendono: so che non hanno dato gran disturbo; so di più che esse colpiscono solo trenta passeggeri sopra cento. Perchè la frequenza dei passeggeri fino a 25 chilometri di percorrenza è il 70 per cento di tutti i viaggiatori in Italia. Questo dato potrete trovarlo nella bellissima relazione del commendatore Bodio alla Commissione delle tariffe nel 1895. Inoltre sono quasi soltanto passeggeri agiati, e fra questi, non sarà un sentimento d'egoismo, lasciatemelo dire, gli stranieri. Invece, con le vostre nuove sopratasse, tutti i passeggeri ne saranno colpiti.

L'onorevole Fortis sentirà che cosa diranno le Camere di commercio ed i giornali, allorché vedranno che tutti i viaggiatori saranno chiamati a pagare la sopratassa.

Per quanto, poi, riguarda le merci, avrei una proposta da fare, che tiene conto del vantaggio maggiore che si è avuto dalle sopratasse, in confronto di tutto ciò che se ne spe-

rava. Le sopratasse dovevano dare circa cinque milioni: hanno dato invece 6,200,000 lire. Or dunque si possono diminuire e la riduzione dovrebbe cadere tutta a beneficio delle merci. E così dispose la Commissione, la quale ridusse da un centesimo e mezzo ad un centesimo la sopratassa sulla piccola velocità. Vorrei che si facesse qualche cosa di simile anche per le merci a grande velocità: imperocchè, se vi sono tariffe elevate nel nostro regime ferroviario, in confronto di quello degli altri paesi, son quelle che reggono la grande velocità. Ciò proviene forse (lo dico di passaggio), perchè quasi nessun altro paese, anzi, a mio sapere, nessun altro paese ha la nostra categoria a piccola velocità accelerata, che rende tanti servizi, e che è tanto gradita dal pubblico italiano.

Però, le merci a grande velocità meritano anch'esse di raccogliere qualche briciolo di questo maggior ricavo che si è trovato nelle sopratasse. Quando, poi, si sia intesi sulla convenienza di ridurre il ricavo della sopratassa sulle merci soltanto a circa un milione o ad un milione e duecento mila, sarei d'avviso di mantenerle sotto la presente forma, riducendo alla metà la diminuzione di abbuono sulle operazioni di carico e scarico per le merci che viaggiano a vagone completo, quelle delle tre ultime categorie, cioè a venticinque centesimi per tonnellata in luogo di cinquanta ed esonerando le altre merci a piccola velocità.

Ne avremo sempre circa 1,100,000 lire, la metà di ciò che diede la vigente sopratassa, che fu di poco oltre 2,000,000. Ma, comunque si faccia, credo necessario, per quanto doloroso, che la Camera provveda. Non è più il caso di indugiarsi in questo problema. Ogni giorno che passa è esiziale per la nostra finanza, e cresce le inquietudini del numerosissimo personale che attende la sua definitiva sistemazione, in quanto riguarda il collocamento a riposo.

Se si può, secondo il mio modo di vedere, ritoccare la parte che riguarda la relazione, i contatti che abbiamo con le Società esercenti, d'accordo con esse, tanto meglio. Io, se la discussione degli articoli avverrà, mi riservo, d'accordo, occorrendo, anche con altri colleghi, di proporre modificazioni agli articoli stessi, nel senso che ho accennato: ma anche senza di ciò prego la Camera che non indugi più oltre a sistemare un problema di tanta importanza. (*Benissimo!*)

## Presentazione di una relazione.

**Presidente.** Invito l'onorevole Arlotta a venire alla tribuna per presentare una relazione.

**Arlotta, relatore.** Mi onoro di presentare alla Camere la relazione sul disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 249,628. 82 per maggiori lavori occorsi nella ricostruzione e sistemazione del portico, cortile e locali annessi, nell'edificio di Castelcapuano in Napoli.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

## Si riprende la discussione sul disegno di legge relativo ai provvedimenti ferroviari.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Saporito, relatore.** Dopo i lunghi e importanti discorsi che hanno avuto luogo su questa grave questione non credo di dare un grande svolgimento a tutte le questioni che si sono sollevate: molte di esse riguardano gli articoli e possiamo rimandarle alla loro sede legittima. Mi limiterò a fare brevi osservazioni sulle questioni principali di ordine generale, senza entrare nelle quistioni di ordine tecnico, che sono state lungamente svolte nella prima e seconda relazione della Commissione.

Prima di tutto devo far rilevare un dato di fatto.

L'onorevole Farina, ieri, nel suo lungo discorso, si lagnava che gli ex-ministri i quali avevano presentato il disegno di legge nello scorso anno, non fossero presenti a difendere le loro proposte. Credo che l'onorevole Farina abbia avuto torto a rimproverare gli ex-ministri: il disegno di legge che oggi viene in discussione non è più quello che essi avevano presentato, ma è il disegno di legge che è stato concretato dalla Commissione e che è stato accettato dal nuovo Ministero, il quale ha poi presentato altre modificazioni che la Commissione ha accolto. Oggi viene in discussione un disegno di legge concordato fra la Commissione e l'attuale Ministero.

E passo alle brevi considerazioni che intendo fare.

Quali obiezioni si muovono al disegno di legge? Tengo il sistema degli oratori che

mi hanno preceduto, di dividere, cioè, le disposizioni sulle quali si discute, in quattro parti, e comincio con quella che riguarda la creazione di nuovi Istituti di previdenza per il personale ferroviario ammesso in servizio dal 1° gennaio 1897 in poi.

A questa prima parte le obiezioni principali vennero dagli onorevoli Farina e Carmine, benchè l'onorevole Carmine abbia dichiarato di non essere contrario al sistema che si propone per le Casse che vogliono istituirsi.

L'onorevole Farina combatte il sistema adottato dalla Commissione; egli avrebbe preferito un sistema basato sul conto individuale. Faccio però rilevare all'onorevole Farina che neanche il passato Ministero proponeva un vero conto individuale, ma un conto individuale con l'applicazione in parte della mutualità.

Il conto individuale avrebbe dato dei meschini risultati in rapporto alle pensioni che si vogliono accordare ai ferrovieri: coi loro contributi in base agli stipendi che essi godono e coi contributi delle Società, senza le quote mutue, sarebbe stato impossibile dare pensioni che si avvicinassero a quelle che danno le Casse pensioni e di soccorso attuali. Chi parla avrebbe desiderato l'applicazione intera del principio della mutualità, ma accettando il principio del conto individuale da coloro che non volevano l'applicazione del sistema mutuo, ha creduto d'insistere perchè si fosse fatta una maggiore applicazione del principio della mutualità.

L'onorevole Carmine ha manifestato il timore che col sistema adottato per i nuovi Istituti si possa pure andare incontro ad altri disavanzi. Potrei dispensarmi dal rispondere all'onorevole Carmine dopo che l'onorevole Rubini con molta competenza ha parlato su questa questione.

Ho sempre sostenuto e dimostrato in questa Camera, in tante altre occasioni, che le Casse pensioni basate sul principio della mutualità, quando sono bene costituite non possano presentare alcun pericolo di disavanzo, meno quello che eventualmente possa provenire dall'applicazione della tavola di mortalità e da una diminuzione del saggio d'interesse.

Il pericolo di possibili disavanzi che può presentare il sistema proposto dalla Commissione è molto minore di fronte a quello che



possono presentare le Casse di pensioni costituite interamente col principio della mutualità: nel caso presente il pericolo di disavanzo, che nel caso della completa applicazione del principio della mutualità si estende a tutto il periodo dell'accumulazione del capitale, si limita agli anni che saranno stabiliti per l'applicazione del conto collettivo, restando soltanto uguale a quello che presentano le Casse basate sul principio della mutualità nel periodo del pagamento dell'assegno vitalizio. Ma quando si pensi che a questo pericolo si può ovviare con un fondo di riserva, inteso a provvedere, in caso di qualche disavanzo, a favore di coloro che sono stati collocati a riposo, e provvedendo poi per l'avvenire con modificazione della tabella del conto collettivo per il periodo dell'accumulazione del capitale e con modificazioni di tariffe, oppure con aumenti di contributi, per il periodo dell'assegno vitalizio, si vede subito che al pericolo affacciatosi alla mente dell'onorevole Carmine, si può benissimo provvedere.

Ma dice l'onorevole Carmine: voi parlate di un fondo di riserva e non ci fate sapere come volete costituirlo. L'onorevole Carmine non deve dimenticare che abbiamo voluto rimandare tutte le questioni di dettaglio agli statuti, ed in questi appunto sarà stabilito anche il modo di costituire questo fondo di riserva. (*Interruzione dell'onorevole De Nava*).

L'onorevole De Nava non accetta per questo fondo di riserva una ritenuta sulle pensioni. Ebbene si potrà ricorrere anche ad altri mezzi, come abbiamo dimostrato nelle nostre relazioni; ma certamente coloro, che si occuperanno dei nuovi statuti, dovranno costituire in un modo o nell'altro la riserva di rischio per colmare gli eventuali disavanzi che potranno derivare da uno scarto sulla legge di mortalità o da una differenza nel saggio d'interesse.

Ma in ordine a questa prima parte delle proposte della Commissione, accettate dal Governo, l'onorevole Nofri vorrebbe che tutti i pericoli, tutte le eventualità andassero a carico degli esercenti, cioè del Governo o delle Società. In questo, onorevole Nofri, non possiamo essere affatto d'accordo. Le Casse di previdenza sono di loro natura autonome e devono avere tutti i mezzi per provvedere a loro stesse e quindi anche a possibili disavanzi.

Se per diminuzione di saggio d'interesse,

o per scarti della mortalità esse non possono funzionare nel modo che è stato stabilito in base a bilanci tecnici, non si può pretendere che le Società o lo Stato, si obblighino a provvedere all'eventuale disavanzo. Se così fosse sarebbe inutile istituire delle Casse di previdenza a favore del personale ferroviario: si potrebbero far gravare le pensioni sul tesoro dello Stato o sul bilancio delle Società. Noi invece dobbiamo provvedere alle pensioni dei ferrovieri per mezzo della previdenza, come si è provveduto per quelle di altre categorie di cittadini, maestri elementari, medici condotti, ecc., e come si deve provvedere per ogni sorta di impiegati dello Stato, se si vuole evitare che la questione dell'onere vitalizio diventi sempre più grave per il Tesoro.

Dopo queste brevi osservazioni credo che la Camera non avrà alcun dubbio ad approvare questa prima parte del disegno di legge.

Veniamo alla seconda, che riguarda l'ordinamento degli attuali Istituti.

Le vecchie Casse di pensione e di soccorso istituite dal 1862 in poi per le Società ferroviarie Alta Italia, Meridionali, Ferrovie Romane e Calabro-Sicule, furono create con mezzi insufficienti; si formò quindi in esse un disavanzo che fu riconosciuto nel 1885, quando si fecero le convenzioni ferroviarie e che lo Stato credette allora di accollarsi, stabilendo un certo modo di ammortamento e dando l'obbligo alle Società di mettere in ordine le Casse per l'avvenire.

Le Società nulla però fecero fino al 1890, per soddisfare ai loro obblighi: soltanto in quell'anno presentarono delle proposte di statuti per la riforma di queste Casse. Il ministro dei lavori pubblici, in opposizione ai suoi colleghi di agricoltura e del tesoro, diede facoltà alle Società di poter attuare provvisoriamente questi statuti, coi quali, invece di riordinare le Casse, e di metterle in condizione di potere bene funzionare, fu aumentata la misura delle pensioni, in modo che il disavanzo, il quale nel 1885 era di circa 60 milioni, dopo l'applicazione degli statuti provvisori, è accresciuto in misura considerevole, ed oggi si calcola giungere ad una cifra superiore a 200 milioni.

Ora è necessario che le cose mutino: non si può permettere che le Casse continuino a funzionare con questa enorme differenza fra



le entrate e gl'impegni cui debbono soddisfare.

Ma su questo punto è stata sollevata una grave questione.

Avete voi il diritto di legiferare in questa quistione senza il consenso delle Società? ci è stato chiesto dall'onorevole Carmine, dall'onorevole De Nava e più particolarmente, con frase un po' vivace, dall'onorevole Farina, il quale è venuto anche a dire che tutto ciò che propone la Commissione in riguardo al riordinamento delle attuali Casse è assolutamente iniquo.

Faccio osservare alla Camera, prima di tutto, che noi non possiamo ritardare di un giorno la risoluzione di questo problema.

Eppoi perchè il Parlamento non potrebbe fare una legge colla quale si venisse al riordinamento delle Casse?

**De Nava.** Può farla!

**Saporito, relatore.** Allora siamo d'accordo.

Le ferrovie sono di proprietà dello Stato; le Società esercenti si sono obbligate con l'articolo 35 del capitolato a mettere in ordine le Casse ferroviarie e non avendo adempito ai loro obblighi il Parlamento stabilisce in qual maniera si debba fare questo riordinamento non solamente per i pochi anni che restano ancora da oggi alla fine del primo ventennio d'esercizio, ma anche per l'avvenire.

Che cosa può succedere? Che le Società si oppongano? Questo non avverrà certamente, ci deve essere il modo d'intendersi: in tutti i casi se le Società non vorranno soddisfare i loro obblighi, saranno obbligate a farlo.

L'abbandono di questa questione del riordinamento delle Casse dopo 15 lunghi anni di ingiustificabile mal volere delle Società ferroviarie sarebbe un grande errore: si danneggerebbe moralmente lo Stato coll'impotenza a fare rispettare le leggi e i contratti delle Società private; si lascierebbe aumentare questo disavanzo ad una cifra colossale, perchè esso cresce colla misura di dieci milioni all'anno; si verrebbe ad una situazione tale da non sapere come uscirne, tanto più che tra sei anni le attuali Convenzioni con le tre grandi Società ferroviarie vanno a scadere.

Ma l'onorevole Farina va ancora più in là. Egli non solo nega allo Stato il diritto di intervenire in questa sistemazione delle

Casse, ma vuole che lo Stato faccia questa sistemazione, in parte, a sue spese.

Non comprendo come si possa sostenere questa tesi dall'onorevole Farina. È vero che il passato Ministero propose che il 2 per cento sul prodotto iniziale, che con l'articolo 35 del capitolato era stato destinato all'estinzione del disavanzo a tutto il 1885, fosse devoluto alla sistemazione di queste Casse; ma la Commissione è stata contraria unanimemente a questa enorme concessione che faceva il Ministero passato e il Ministero attuale non ha voluto affatto rinnovare questa proposta.

Mi pare adunque che anche per questa seconda parte del disegno di legge non ci sia nessuna grave obiezione e credo che la Camera possa approvarla.

Passiamo alla terza parte, su cui si è fatta lunga discussione, quella delle sopratasse.

Le proposte che fa il Governo non sono per tasse nuove: si tratta di rimpiazzare le sopratasse che furono imposte con la legge 15 agosto 1897; non si tratta di mettere nuove imposte per l'ammortamento del disavanzo fino a tutto il 1885.

Le ragioni di queste proposte sono evidenti: le sopratasse attuali sui trasporti dei viaggiatori hanno presentato grandi difficoltà di applicazione e presentano molti altri inconvenienti, come si dimostra a lungo nelle nostre relazioni che ci dispensano di entrare largamente nella discussione in cui è entrato l'onorevole Rubini per sostenere l'opera della Giunta del bilancio che nel 1897 propose le sovratasse attuali.

Tanto il passato Ministero che il presente, per superare queste difficoltà e riparare a questi inconvenienti, ha creduto di ricorrere ad una tassa a larga base, cioè ad aumentare la tassa erariale sui trasporti ferroviari dal 13 al 16 per cento sui trasporti dei viaggiatori e delle merci a grande velocità e dal 2 al 3 e 50 per cento sui trasporti delle merci a piccola velocità che la Commissione ha ridotto al 3 per cento.

L'onorevole Rubini fa rilevare che i treni diretti sono treni di lusso e che devono essere maggiormente gravati; ma ammesso che ciò possa farsi senza inconvenienti, è certo che, quando una tassa non è di facile applicazione, bisogna abbandonarla.

Devesi però in fatto considerare che noi, aggravando la tassa sui treni diretti, rendiamo

forse un cattivo servizio al nostro paese: rendendo molto costose le tariffe pei detti treni rischieremmo di far deviare la corrente dei forestieri già avviata verso il nostro paese.

La tassa sul carico e scarico presenta anche inconvenienti come abbiamo pure lungamente dimostrato.

L'onorevole Rubini fautore di questa tassa afferma che essa sia preferibile alla sopratassa dell'1 per cento sulle merci a piccola velocità.

Non credo che in questo egli abbia ragione: la tassa di carico e scarico colpisce più fortemente molte merci povere, e la tassa dell'1 per cento sulle merci a piccola velocità è una tassa a larga base che sarà sentita meno dal traffico di quanto sia sentita la tassa tanto difesa dall'onorevole Rubini.

Del resto, onorevoli colleghi, è una dura necessità di ricorrere a questi mezzi per l'ammortamento del disavanzo.

C'è chi vorrebbe che il disavanzo fosse passato al Tesoro; ma io domando a costoro se essi credono veramente che il Tesoro, nelle condizioni in cui si trova, sia in grado di sopportare un maggior peso di 100 milioni o se il nostro bilancio possa presentare un margine tale da potere assegnare all'ammortamento di questo debito che lo Stato ha contratto con le Convenzioni del 1885, una somma annua di circa cinque milioni, la quale poi non è neppure sufficiente per l'ammortamento del detto debito.

Comprendo che con queste sopratasse si viene ad aggravare il traffico; ma l'onorevole Carmine e gli altri colleghi che hanno parlato contro queste sopratasse, quali mezzi possono immaginare, per raggiungere lo scopo che noi ci prefiggiamo?

Tutto il nostro sistema d'imposta è pesante ed è di ostacolo allo sviluppo dell'agricoltura e dell'industria; ma esso è una dura necessità. Siamo di fronte ad uno Stato il quale ha grandi bisogni, ma non ha le risorse proporzionate a questi bisogni. Occorre quindi forzare le imposte e ricorrere anche a mezzi come quelli che oggi si propongono.

Dobbiamo rassegnarci a portare questa croce d'imposte, molto pesanti, per molti anni ancora, sino a che si arrivi al giorno in cui le nostre condizioni economiche possano dare allo Stato quelle risorse di cui ha assoluto bisogno.

Anche su questo punto credo non siansi fatte gravi obiezioni alle proposte della Com-

missione, e tali da indurre la Camera a votare contro di esse.

Resta infine un altro punto molto grave: quello della responsabilità.

Non comprendo perchè siasi sollevata una opposizione anche intorno a questa parte delle nostre proposte.

Ho cercato di dimostrare, nella prima relazione, che la responsabilità del disavanzo formatasi dal 1885 ad oggi, sia tutta da imputarsi alle Società, e la dimostrazione non è stata difficile a farsi.

Le Società avevano l'obbligo di sistemare le Casse, e questa sistemazione non è stata fatta. Invece di sistemare le Casse e portare in esse l'equilibrio fra le entrate e le spese, hanno applicato statuti che aumentavano il carico delle pensioni; invece di sistemare queste Casse e metterle in pareggio, hanno fatto uno sperpero, dei fondi in esse raccolti, con una quantità enorme di collocamenti a riposo che non erano giustificati, e che hanno avuto lo scopo di diminuire la massa degli stipendi che si pagavano al personale ferroviario. Tutte queste mi pare che sieno ragioni evidenti, per poter concludere che la responsabilità del suddetto disavanzo sia tutta delle Società.

Nel disegno di legge, e specialmente nell'articolo 21 di esso, si dice: che il Governo entro un anno dall'approvazione degli statuti definitivi eseguirà le valutazioni occorrenti per determinare in base agli statuti definitivi i disavanzi e stabilire le singole responsabilità.

L'onorevole Carmine ha domandato: che cosa vuole dire questo articolo 21? Si danno pieni poteri al Governo o pure esso è un articolo che nulla dice nei suoi effetti?

L'articolo 21 è molto chiaro nella forma con cui è stato scritto; il Governo deve subito eseguire le valutazioni del disavanzo, e deve porre questi disavanzi a carico di coloro che di essi sono responsabili. In altri termini nell'articolo di legge si dice al Governo di fare il dover suo: non gli si danno pieni poteri, nè l'articolo è indeterminato, superfluo come può credersi dall'onorevole Carmine.

Dunque anche su questo punto cadrà l'approvazione della Camera. Noi non legiferiamo su patti contrattuali: noi invitiamo il potere esecutivo a fare il suo dovere che non ha fatto finora. Se il Governo avesse fatto

questo suo dovere negli anni scorsi, non ci troveremmo di fronte alla grave situazione che questi Istituti presentano, di fronte ad un disavanzo di 200 milioni, disavanzo che potrebbe alla fine avere i suoi effetti a danno dello Stato, se lo Stato non avesse la forza e l'energia di far pagare a chi deve.

Queste sono, onorevoli colleghi, le considerazioni che volevo fare sulle obiezioni di cui sono stati oggetto i vari titoli del disegno di legge.

Ma si sono sollevate delle altre questioni.

L'onorevole Carmine ha messo in dubbio che lo Stato possa, secondo gli articoli 15 e 16 del contratto, aumentare le tasse erariali senza il consenso delle Società.

Non credo che nel loro vero senso quegli articoli del capitolato riguardino gli aumenti di tariffa...

**De Nava.** No, riguardano le nuove imposte. *(Interruzioni).*

**Presidente.** Non facciamo conversazioni!

**Saporito, relatore.** In tutti i casi in fatto di imposta non v'è contratto che legghi il potere legislativo; il Parlamento, quando si tratta di imposte, può fare quello che vuole.

**Carmine.** Domando di parlare per fatto personale.

**Saporito, relatore.** Gli onorevoli Farina, Sella e altri hanno sollevato un'altra questione: voi aumentate le tasse erariali, essi dicono, su tutte le linee ferroviarie dello Stato e tutto quello che ricavate da questo aumento l'impiegate per l'ammortamento del deficit delle tre Casse appartenenti alle tre Società esistenti.

Credo che in tutto ciò esista un equivoco: la proposta di aumentare le tasse erariali non è fatta per togliere il disavanzo delle Casse, ma è fatta soltanto per ammortizzare un debito che il tesoro ha contratto.

**Fortis, ministro d'agricoltura e commercio.** Perfettamente.

**Saporito, relatore.** Potrebbe trattarsi di un debito contratto per qualunque altra causa. Si tratta in questo caso di un debito contratto per ammortizzare il disavanzo delle tre Casse pensioni a tutto il 30 giugno 1885 che lo Stato ha assunto; ma potrebbe trattarsi di un debito del Tesoro per qualsiasi altra ragione. Per qual motivo si vuol dunque togliere allo Stato il diritto di poter versare tutto il ricavato dell'aumento della sopratassa per l'ammortamento per l'estinzione di questo debito?

Ma c'è da fare un'altra considerazione. Si vorrebbe che tutto ciò che si ricaverà dall'applicazione della sovratassa sul traffico delle piccole reti ferroviarie sia versato a favore delle Casse di pensioni di dette reti. Questa pretesa non ha fondamento alcuno. Lo Stato non ha nessun obbligo di provvedere alle Casse pensioni di qualsiasi rete ferroviaria. Tutte le Società, esercenti le piccole reti (e su questo richiamo la attenzione dell'onorevole ministro di agricoltura e commercio) hanno l'obbligo di mettere in regola le loro Casse, cioè stabilire degli statuti coi quali queste Casse non possano correre il pericolo che hanno corso quelle di cui oggi discutiamo.

Lo Stato non entra affatto nella questione dei disavanzi di queste Casse; se ci sono delle Casse in disavanzo, e ce ne sono...

**Fortis, ministro di agricoltura e commercio.** Sicuro!

**Saporito, relatore.** ...non deve provvedere lo Stato. Lo Stato oggi provvede agli Istituti di previdenza delle tre grandi reti ferroviarie, perchè nel 1885, con l'articolo 35 del capitolato, si obbligò a riparare al loro deficit fino a quel tempo: senza quell'articolo del capitolato, lo Stato non avrebbe avuto mai alcun obbligo. L'obbligo assunto allora dallo Stato è stato un atto di generosità; egli non avrebbe avuto mai, lo ripeto, alcun obbligo verso gli Istituti di previdenza ferroviari.

**Nofri.** La Convenzione di Basilea.

**Saporito, relatore.** Io l'ho già detto nella mia prima relazione: per la Convenzione di Basilea avrebbe avuto solamente l'obbligo di pagare un piccolo deficit che si assunse con quel contratto, ma senza il contratto di Basilea e la legge del 1885 sulle Convenzioni ferroviarie lo Stato non avrebbe mai avuto alcun obbligo per le Casse delle sue Reti tanto più non può averne per le Casse delle Reti appartenenti a Società private, che hanno l'obbligo di provvedere al buon funzionamento delle Casse di pensioni che le riguardano.

Sarebbe strano pretendere dallo Stato, per essere stato generoso verso il personale ferroviario delle sue Reti addossandosi il debito che esisteva fino allora nelle Casse pensioni e di soccorso, che esso venisse ora, per conseguenza, a fare lo stesso per le altre Casse delle altre Reti ferroviarie esistenti nel Regno.

Tutte le Società che oggi reclamano con-

tro l'articolo di legge col quale si aumentano le soprattasse, non hanno alcun dritto a chiedere che si versi nelle loro Casse la parte di proventi delle soprattasse applicate al traffico delle loro linee. Lo Stato potrà disporre dei proventi di queste soprattasse come meglio crederà.

Intanto crediamo che sia obbligo del Governo di sorvegliare tutto ciò che si fa da tutte le Società ferroviarie in riguardo alle loro Casse di pensioni, per vedere se c'è il caso di impedire che le dette Casse si avviino al fallimento. Trattasi di ferrovie che poi passeranno allo Stato col loro personale, e lo Stato ha l'obbligo di ingerirsi ed esercitare la sua alta sorveglianza.

L'onorevole Nofri ha sollevato un'altra questione, quella del personale delle antiche ferrovie Romane.

I ferrovieri che appartenevano alla Società delle Romane, con reclami presentati hanno fatto considerare che essi godevano di una pensione maggiore di tutti quanti gli altri ferrovieri appartenenti all'Alta Italia ed alle altre vecchie Società ferroviarie e hanno chiesto la liquidazione col vecchio regolamento alla data in cui andrà in vigore il nuovo statuto.

La Commissione ha esaminato questo reclamo con grandissima attenzione e coscienza, ma ha trovato che tanto dal punto di vista giuridico, come da quello dell'opportunità non era il caso di accoglierlo.

Dal punto di vista giuridico gli ex-impiegati delle ferrovie Romane non hanno alcun dritto a pretendere che si mantengano i loro antichi dritti quando la Cassa delle Romane era in completo fallimento ed in fallimento sono le nuove Casse in cui essa fu fusa. Si potrebbe anche venire alla sistemazione delle Casse attuali diminuendo la misura della pensione stabilita negli statuti provvisori del 1890, cosa che non si è fatta.

Dal punto di vista di opportunità poi sarebbe grave fare un'eccezione pel detto personale, già appartenente alle Ferrovie Romane, poichè in risultato si avrebbero nello stesso personale agenti trattati in modi diversi, con norme diverse.

I ferrovieri di tutte e quattro le vecchie reti furono fusi nel personale delle tre grandi reti attualmente esistenti e formano un personale unico sottoposto allo stesso trattamento: non ci sembra che sia il caso di sottoporlo a

norme diverse, a regolamenti diversi, che provocherebbero confronti odiosi, gelosie e pretese difficili a sodisfarsi.

Del resto faccio osservare all'onorevole Nofri che gli statuti primitivi della Cassa delle Romane promettevano la pensione in misura assai più bassa, e quando, con un semplice ordine di servizio, fu fatta la modificazione dell'elevamento della misura a cinquantesimi, si stabilì che, qualora questa misura si fosse manifestata troppo onerosa nella pratica, si avrebbe dovuto ripristinare la liquidazione in base ai sessantesimi dello stipendio.

L'amministrazione della Cassa quindi aveva il diritto...

**Nofri.** Siamo d'accordo.

**Saporito, relatore.** Siamo d'accordo. E lascio quindi quest'argomento.

Queste sono le considerazioni che volevo fare in risposta alle principali osservazioni.

L'onorevole Sella ed altri, come l'onorevole De Nava, hanno fatto altre obiezioni ed osservazioni che io rimando alla discussione degli articoli onde potersi procedere oggi alla chiusura della discussione generale.

Prego la Camera di voler votare il disegno di legge.

La questione è molto importante moralmente, finanziariamente e socialmente.

Moralmente, perchè non è permesso che un grande Stato lasci trascinarsi ancora dopo 15 anni di abbandono una questione così grave, solo perchè fa comodo alle Società ferroviarie.

Finanziariamente (non ho bisogno di dimostrarlo) perchè il disavanzo cresce ogni anno di 10 milioni, e da un piccolo disavanzo che v'era nel 1885, noi siamo ad un disavanzo che alla fine del ventennio dell'esercizio va a 300 milioni.

Socialmente (non ho neanche bisogno di dimostrarlo) perchè non si possono lasciare 100 mila ferrovieri nella situazione in cui si trovano oggi; cioè col pericolo di vedere rovinato il loro avvenire.

Bisogna anche considerare che colla legge del 15 agosto del 1897 le Casse attuali furono chiuse per l'ammissione del nuovo personale, e quindi c'è urgenza di creare questi nuovi Istituti. Non creandoli il personale ferroviario, ammesso dal primo gennaio in poi, non avrebbe diritto ad alcuna pensione.

L'onorevole Nofri di questa debolezza, che ha mostrato lo Stato italiano in questa que-

stione, accusava ieri coloro che non hanno voluto accogliere il concorso dei lavoratori, o, meglio dei ferrovieri, per risolverla. Non credo che questo sia esatto, onorevole Nofri; credo che lo Stato italiano abbia mostrato debolezza in questa questione, come l'ha mostrata in molte altre, perchè le classi, o, meglio (non faccio questione di classi nell'epoca attuale), le persone intelligenti in Italia, mi permettano di dire francamente come la penso, sono generalmente egoiste non solo, ma sono fiacche e non hanno il sentimento dello Stato.

Ma, se questi sono i difetti delle persone intelligenti in Italia, l'onorevole Nofri non può negare che le persone non intelligenti non hanno il sentimento della patria. Lo Stato ha fatto e fa tutto quello, che può, per i lavoratori, particolarmente per questa categoria di lavoratori: i ferrovieri. Egli, accettando le proposte della Commissione, oltre ad assumere un deficit di 100 milioni, a cui non sarebbe obbligato, assume pure un pagamento annuale di 4 milioni circa, dopo la scadenza delle Convenzioni, per i contributi che ora devono essere versati dalle Società esercenti.

**Nofri.** Non doveva fare le Convenzioni!

**Saporito, relatore.** Sarebbe stato lo stesso. Lo Stato, con questa legge, fa tutto quello, che può. Del resto, onorevole Nofri, io potrei facilmente rispondere a tutto ciò che Ella disse non sempre esattamente ieri. Ellà parlò favorevolmente alla legge, ma qualche volta fu un po' ingiusto verso il Governo e verso la Commissione. Mi permetta soltanto di leggere un parere che dà una importante Rivista socialista italiana su questo disegno di legge.

Non leggerò la parte, che riguarda me personalmente: non cerco mai lodi, mi sforzo di fare sempre il mio dovere. Leggerò la parte, che riguarda l'opera della Commissione, e questa lettura dovrebbe servire ad impedire che su questa questione si manifestino ancora altri desideri, altre pretese da parte dei ferrovieri.

La rivista socialista, di cui parlo, è la *Rivista popolare di politica, lettere e scienze sociali* del nostro collega Colajanni, la quale sul progetto della Commissione, accettato dal Governo, in data del 15 marzo 1899 si esprime così:

« Il progetto Pavoncelli, migliore dei pre-

cedenti, pecca di indeterminatezza; l'opera della Commissione avrebbe potuto riuscire completa coi dati di fatto di cui deve aver fatto ricerca la Commissione d'inchiesta, con gli studi tecnici, che in non breve periodo intercorso, per cause alla Commissione non imputabili, dalla presentazione della relazione ad oggi, le avrebbe consentito di procurarsi. Nella relazione dell'onorevole Saporito, pur discutendo in alcuni particolari, riconosciamo l'opera... (non leggo la parte che mi riguarda). Da chi scrive speriamo non dissenta il personale ferroviario, il quale, sciolte o disorganizzate le Società di resistenza, perseguitato nei suoi migliori, trova, nel relatore della Commissione parlamentare che rivendica i diritti dei quali si era fatta bandiera l'Associazione di Risparmio, la Mutua Macchinisti, la Lega ferrovieri. Dalla relazione Saporito traggono i ferrovieri gli auspici per un meno incerto avvenire, la misura della estimazione dovuta ai colpiti dalla bufera di maggio. »

Dopo avere ricordate queste parole della rivista dell'onorevole Colajanni io credo che l'onorevole Nofri debba desistere dal presentare emendamenti al disegno di legge in discussione.

Votiamo la legge tal qual'è e subito, onorevoli colleghi; un giorno di ritardo potrebbe essere, come ho detto, causa di gravi conseguenze. Non arrestiamoci di fronte ai dubbi manifestati da alcuni oratori sulla resistenza che faranno le Società. Il Governo farà il suo dovere e farà adempiere il loro dovere alle Società ferroviarie.

Se noi ritarderemo ancora l'approvazione di questa legge e la rimanderemo a dopo le vacanze pasquali, chi sa se l'approvazione di questa legge non andrà di nuovo a novembre e succederà quello che è successo negli anni passati: il rinvio indefinito di questa grave questione.

Approviamo la legge ed avremo reso un grande servizio alla patria nostra. *(Bene! Bravo! — Approvazioni — Congratulazioni).*

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Il discorso, così dettagliato ed esauriente, dell'onorevole relatore abbrevia moltissimo il mio compito e quindi farò brevi osservazioni generali.

Constato, prima d'ogni altra cosa, che tutti

gli oratori che hanno parlato su questo disegno di legge, anche quelli che, in alcune parti, non sono favorevoli, hanno ritenuto e manifestato la necessità di risolvere una questione, che da molti anni si trascina e della quale ogni ritardo accresce la gravità.

Questo disegno di legge, come è detto nella relazione, ha una storia e deriva, primieramente, dalla mancata applicazione dell'art. 35 del capitolato di esercizio Mediterraneo ed Adriatico (31 Siculo), il quale imponeva, prima di tutto, il riordinamento delle Casse pensioni e consorzi di mutuo soccorso esistenti al 30 giugno 1885, cioè alla data in cui ebbero principio i contratti di esercizio.

Che cosa significa riordinamento? Significa equilibrio tecnico delle spese e delle entrate negli statuti delle Casse pensioni e di mutuo soccorso; altrimenti non saprebbe spiegarsi e non avrebbe senso l'obbligo del riordinamento. In forza dei detti articoli dei capitolati, lo Stato assumeva soltanto il disavanzo di queste Casse quale era al 30 giugno 1885, nessuno altro onere derivandogli dagli articoli stessi. Questo non è messo in dubbio da alcuno, nè lo Stato ha mai pensato di sottrarsi a quell'obbligo. Che dovevano, alla loro volta, fare le Società? Esse dovevano modificare gli statuti in guisa da equilibrare le spese con le entrate perchè altrimenti, come ho detto, il riordinamento, voluto dal contratto, sarebbe una vana parola. Ora come si doveva ottenere tale equilibrio? Evidentemente o riducendo gli oneri, o accrescendo le entrate, oppure facendo ambo le cose. Invece i nuovi statuti del 1889, voluti dalle Società, che andarono in vigore il primo gennaio 1890, aumentarono gli oneri e non, adeguatamente, le entrate; accrescendo così le cause dei disavanzi e contribuendo potentemente a formare la pericolosa condizione di cose alla quale è urgente di apporre riparo.

Le Società dunque, è bene dirlo, non adempirono completamente agli obblighi dell'articolo 35 del capitolato. Può lo Stato rimanere inerte innanzi a ciò? No; lo Stato deve interessarsene, ed infatti non ha tardato ad avvisare ai rimedi, di che tributo lode ai miei predecessori.

Abbiamo, innanzi tutto, un progetto presentato dagli onorevoli Perazzi e Colombo il 28 aprile 1896, sul quale riferì l'onorevole Sanguinetti; tale progetto però, approvato

dalla Camera, non fu, per le vicende parlamentari, discusso dal Senato. Altro progetto presentarono, il 4 maggio 1897, gli onorevoli Prinetti e Luzzatti, ed esso, sul quale riferì l'onorevole Sacchi, divenne la legge del 15 agosto 1897, la quale segnò l'avviamento alla soluzione degli ardui problemi che concernono il definitivo assetto degli Istituti ferroviari di previdenza.

Tale legge limitava, anzitutto, il funzionamento delle attuali Casse pensioni e di mutuo soccorso al personale esistente al 31 dicembre 1896, e ne ordinava, entro sei mesi, il riordinamento definitivo in base a norme da determinarsi per legge. Pel personale regolarmente assunto in servizio, a partire dal 1° gennaio 1897, ordinava un nuovo Istituto di previdenza, da crearsi dalle Società, non più tardi del 1° gennaio 1898. Cominciava infine a riparare al *deficit*, formante debito dello Stato, mediante taluni aggravii sul traffico ferroviario, i quali ancora durano e dureranno fino al 30 aprile 1899.

Quindi la legge del 15 agosto 1897, che, come dicevo, fu presentata dagli onorevoli Luzzatti e Prinetti, cominciava a provvedere in qualche modo a questo disavanzo. Poi venne il disegno di legge degli onorevoli Luzzatti e Pavoncelli sul quale abbiamo la elaborata relazione dell'onorevole Saporito.

Venuto l'attuale Ministero, si affrettò a studiare e a prendere in esame questo disegno di legge poichè ne vedeva l'importanza e la necessità. Esso accettò il disegno di legge del Ministero passato, allo stato di relazione; si riserbava però di presentare alcuni emendamenti (che sono stati presentati, e che sono poi stati concordati con la stessa Commissione), i quali ora costituiscono il disegno di legge in esame.

Io ho voluto fare una breve storia di questo disegno di legge, anche perchè si sappia che non è esatto il rimprovero che ha fatto l'onorevole Farina Emilio, quando diceva che erano assenti coloro che avevano presentato il primo disegno di legge: il primo disegno di legge fu presentato alla stessa Commissione, che ora riferisce su questo concordato, come aveva riferito sul primo. Vi sono delle differenze, ma in fondo lo scopo che intendevano raggiungere è lo stesso.

Ed eccomi all'esame di esso.

Se io dovessi innanzi a voi leggere alcune pagine od alcune parti di una memoria

a stampa che le Società ferroviarie hanno inviato a tutti i membri del Parlamento e al Ministero, io forse abuserei della pazienza vostra. Tengo solo a dichiarare che noi respingiamo quanto, fuori di questa Camera, si è detto all'indirizzo dei tre proponenti questo disegno di legge (cioè il ministro dei lavori pubblici, il ministro di agricoltura, industria e commercio e il ministro del tesoro), e, cioè, che noi abbiamo spiegato una insolita energia, una quasi violenza contro le Società. Veramente io credo che quanto più si alza o si fa la voce grossa tanto più si ha torto, che, quando si ha ragione, questa, per farsi strada, non ha bisogno di quella.

Ieri l'onorevole Carmine e poi l'onorevole Farina dissero che era inutile questo disegno di legge senza il consenso delle Società. L'onorevole Carmine (con forma cortese di cui lo ringrazio) accennava a cosa non assolutamente vera quando sosteneva che questo disegno di legge, senza il consenso delle Società, non avrebbe valso a nulla. Anzi, onorevole Carmine, io comincio dal dichiarare che accetto il suo precetto, quando Ella diceva, cioè, che bisogna essere equanimi nella interpretazione dei patti, e severi nella loro applicazione. Ed io così faccio onorevole Carmine, come, del resto, hanno sempre fatto già tutti i miei predecessori e come farebbe Lei se fosse al mio posto.

Ritornero fra breve su questo punto, per dimostrare che tutte le osservazioni fatte dalle Società su di alcuni articoli che esse non accettano, non riguardano punto il contratto, e sono invece questioni che stanno al di fuori della materia contrattuale. Onorevoli Carmine e Farina, come è possibile che possa un ministro venire a chiedere al Parlamento l'interpretazione o la mutazione di un contratto? Al disopra dell'autorità del Parlamento, e al disopra della volontà del ministro, vi sono altre autorità che interpretano i contratti, e sono quelle stabilite dalle Convenzioni ferroviarie. Qualunque disposizione che riguardasse l'interpretazione dei patti contrattuali uscirebbe fuori dei confini segnati al Parlamento. E questa legge non interpreta, nè si oppone ai contratti; dà invece disposizioni che sono al di fuori di quelli e quindi della volontà delle Società. E poi, onorevole Carmine, io ricordo a me stesso, non a Lei che ha fatto parte della Commissione il penultimo comma dell'articolo 21

del disegno di legge, sul quale richiamo l'attenzione della Camera; comma accettato dalla Commissione, e nel quale è contenuto cotesto concetto, che del resto non era neppure necessario mettere nella legge, ma che vi si è voluto mettere, appunto perchè si sappia che, per quanto riguarda le responsabilità, le controversie, cui esse potranno dare luogo, restano al di fuori, tanto della volontà del ministro, quanto di quella del Parlamento. Il comma è il seguente: « Alle controversie che insorgessero in ordine al presente articolo, verranno applicate le norme degli articoli 106 del capitolato di esercizio adriatico e mediterraneo, e 100 del capitolato siculo. » E, pertanto, se si tratta di controversie le quali possano dipendere dalla questione delle responsabilità, non sarà nè il ministro, nè il Parlamento che le risolverà, ma sarà l'autorità degli arbitri, secondo le forme in detti articoli indicate.

Dunque, io dicevo: il Governo non può rimanere inerte, di fronte alla grave situazione degli attuali Istituti di previdenza ferroviari; le Società accettino o non accettino le proposte del Governo, è indifferente: il Governo deve seguire la sua via; e certamente nessuno dei ministri andrà a Canossa. L'onorevole Rubini diceva: mi dispiace che il ministro non abbia potuto, saputo o voluto avere l'adesione delle Società. L'adesione delle Società, quando non si tratta d'interpretare i contratti, non è necessaria. (*Benissimo!*)

Ed ora, o signori, dirò brevemente sui tre titoli che riguardano il disegno di legge. Il titolo primo è destinato all'Istituto nuovo. Questo Istituto, come dicevo, è effetto della legge del 1897, che lo prescriveva ed è basato sul conto individuale, temperato dalla mutualità. Non ho bisogno di rispondere agli oratori che hanno combattuto il conto individuale: poichè mi basta rimandarli tutti a quanto ne ha detto l'onorevole Rubini, con quella precisione che è tutta sua, ed a quanto ne ha detto l'onorevole relatore.

Ogni agente versa la sua quota; e, secondo le quote versate, si costituisce, assieme al contributo della Società, il conto individuale che, come dicevo, è temperato dalla mutualità mediante il conto collettivo. Lo stesso articolo 35 del capitolato prevede ed impone l'assetto delle Casse nei riguardi del personale vecchio e nuovo e di più, per quest'ultimo, l'impone l'articolo 2 della legge



del 1897, la quale (è bene ricordarlo) fu accettata dalle Società. E l'articolo 2 dice:

« Per il personale regolarmente assunto in servizio a partire dal 1° gennaio 1897 ciascuna delle Società esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula dovrà creare, non più tardi del 1° gennaio 1898, un nuovo Istituto di previdenza in base a norme che saranno determinate per legge. »

Ora le Società hanno accettato questo concetto, e non è esatto che sia mancato, totalmente, l'accordo sulle norme che riguardano questo nuovo Istituto.

Poichè anzitutto furono le stesse Società, promotrici del sistema del conto individuale, della chiusura delle Casse antiche e della limitazione del loro funzionamento al personale che vi si trovava iscritto al 31 dicembre 1896; furono esse che compilarono le norme fondamentali del nuovo Istituto, e, se ciò non basta, esse dettero pieno e formale assenso al disegno di legge del 15 agosto 1897, e con tale assenso riconobbero ed ammisero implicitamente che nulla avevano da osservare contro questo articolo 2, il quale prescriveva che fosse istituito il nuovo istituto secondo norme da determinarsi per legge.

Le Società (è bene che la Camera lo sappia) non hanno fatto nessuna difficoltà sul titolo primo; neppure in quella memoria a stampa che voi avete avuto; esse hanno fatto solo delle osservazioni sull'articolo 8, il quale prescrive che, invece della somma capitale, si dia dall'Istituto un assegno vitalizio. Sulle prime, le Società caldeggiavano la consegna all'agente del capitale accumulato in suo nome; poi hanno accettato la trasformazione in assegno vitalizio, ma si oppongono a che l'Istituto nuovo ne faccia esso il servizio.

Ringrazio l'onorevole Carmine di avere accettato il concetto degli assegni vitalizi, e di avere ammesso che sia l'Istituto nuovo, che andiamo a costituire, quello che vi debba provvedere con determinate garanzie di sicurezza.

Per parte mia non potrei concepire un savio ordinamento d'Istituto di previdenza che non avesse il compito di pagare una rendita vitalizia ai partecipanti ed alle loro famiglie.

Ma quali sono le osservazioni che le Società fanno contro l'articolo 8? Esse dicono: noi non vogliamo sobbarcarci ad un'alea. Ma quale alea? Col conto individuale a base di

mutualità non c'è alea durante il periodo di accumulazione dei capitali che costituiranno i conti individuali, ed a quella che può incontrarsi durante la formazione e distribuzione del conto collettivo e durante il periodo del pagamento degli assegni vitalizi, per effetto di uno scarto nelle leggi demografiche della mortalità, leggi conosciute ed applicate da tutte le Società di assicurazioni, e per effetto di una diminuzione del saggio di interesse, provvederà quella riserva di rischi che viene fissata nel detto articolo 8. Ma l'onorevole Farina diceva: questa riserva di rischi dove è, come è? Onorevole Farina, volete che la determiniamo in questo disegno di legge? La legge non può determinarla, essa è obbligatoria e la sua formazione sarà determinata dallo statuto.

Del resto si sa da tutti come può essere formata questa riserva dei rischi, come dovrà funzionare allo scopo di evitare disavanzi. Basta accennare che potrà essere alimentata dalle ritenute e dai contributi ed anche da una trattenuta sugli stessi assegni vitalizi.

In sostanza, ripeto, negli statuti si vedrà come deve essere costituita e regolata tale riserva di rischio la quale funzionerebbe per assicurare la invariabilità degli assegni già liquidati senza che si producano sbilanci tecnici.

Naturalmente le cause stesse che richiederanno lo impiego della riserva di rischio, renderanno necessaria l'applicazione di nuove tariffe per gli assegni da liquidarsi, i quali verrebbero così stabiliti, a periodi fissi, seguendo una *scala mobile* dipendente dalle differenze della mortalità e del frutto del danaro, rispetto alle previsioni tenute a base del calcolo delle precedenti tariffe.

Ad ogni modo l'onorevole Carmine faceva giustamente osservare che per le Società questo rischio, ove esistesse, sarebbe minimo, perchè di nuovi impiegati ferroviari, che sieno aggregati all'Istituto, nei primi tempi ve ne sono pochi, dovendo essi fare, direi così, un tirocinio prima di essere messi in pianta stabile. Ma del resto, signori, è questo un onere nuovo che imponiamo alle Società? E non fanno esse oggi il servizio delle pensioni e degli assegni vitalizi con le Casse attuali di pensioni e di mutuo soccorso? E se lo fanno questo servizio per le Casse esistenti, lo possono ben fare anche per il nuovo Istituto, poichè, ripeto, non si tratta di un



onere nuovo. E se così è, come si può dire che noi, fissando tali norme per legge, violiamo il contratto in corso?

L'onorevole Farina si mostrò contrario agli assegni vitalizi, dicendo essere preferibile il pagamento di un capitale, perchè questo, in mano al pensionato, o a chi per lui, potrà fruttare molto più dell'assegno vitalizio, e soggiunse che i principî della moderna economia stanno in massima parte contro gli assegni vitalizi.

Onorevole Farina, io potrei anche sottoscrivere alla sua opinione se presso di noi si potesse fare assegnamento maggiore sulle abitudini di previdenza; ma pur troppo molta gente vive piuttosto spensieratamente e, quando arriva a tenere un capitale, finisce per sciuparlo. Onde riesce una previdenza migliore ed una vera provvidenza quella dell'assegno vitalizio.

Quasi tutte le nazioni civili istituiscono Casse di previdenza e Casse di pensioni per la vecchiaia; e questo mostra che nelle idee odierne prevale il principio della previdenza con assegni vitalizi, ossia il principio contrario alla opinione manifestata dall'onorevole Farina.

Del resto questa opinione è stata combattuta anche oggi validamente dall'onorevole De Nava, il quale ha dimostrato essere preferibile nei rapporti della previdenza l'assegno vitalizio al pagamento di un capitale. Né più efficace apparisce l'altro argomento addotto dall'onorevole Farina, che nella legge sugli infortuni del lavoro non si danno assegni vitalizi. L'infortunio è cosa improvvisa ed imprevedibile, e si capisce quindi che la legge assegni, a chi ne è colpito, un'indennità rappresentata da un capitale; ma ben diverso è il carattere degli Istituti di previdenza, destinati, come sono, a fornire in modo continuativo i mezzi di sussistenza, per sé e per i suoi, allo agente che col frutto di un lavoro continuato per tanti anni, ha contribuito ad assicurarsi pel momento in cui l'avanzata età difficilmente potrebbe permettergli di dedicarsi ad un altro lavoro proficuo. Ripeto quindi che, per quanto concerne il titolo primo, le Società non fanno alcuna osservazione, tranne che all'articolo 8, poichè non vorrebbero accettare che l'istituto di previdenza faccia esso il servizio degli assegni vitalizi; ma le osservazioni susseguite vi avranno persuaso come trattisi di una oppo-

sizione che nessuna base ha nei patti contrattuali, e di una pretesa affatto inconciliabile con l'indole dell'Istituto che trattasi di creare. E vengo al titolo secondo.

Il titolo secondo è destinato ad impedire i disavanzi che pur troppo annualmente si accrescono per effetto della insufficienza delle entrate; ed anche in questo si esegue la legge del 1897, la quale, all'articolo 5, prescrisse il riordinamento degli attuali Istituti di previdenza. Già da prima, a questo scopo, eransi, d'accordo fra Governo e Società, studiati e predisposti nuovi statuti da sostituire a quelli andati in vigore al 1° gennaio 1890. Io ho qui tre lettere del 1895, con le quali le tre direzioni della Mediterranea, dell'Adriatica e della Sicula, accettarono gli schemi degli statuti compilati da una Commissione composta di funzionari governativi assistita, nei suoi lavori, da funzionari delle Società, statuti che non furono ancora applicati, ma che costituiscono la base delle proposte di riordinamento contenute nel titolo secondo degli statuti di oggi. E li accettarono senza riserve, fatta eccezione della Mediterranea, la quale disse di accettarli, alla condizione però che non sia accresciuto il contributo della Società.

Ma si domanda: le Società, che hanno accettato questi statuti allora, li accetteranno oggi? E perchè non debbono accettarli, dal momento che con essi s'impongono oggi minori oneri? Basta citare solo questo, che la reversibilità delle pensioni, che negli statuti del 1895 era fissata nella misura di 60 centesimi di quella spettante all'agente, adesso è ridotta a 50 centesimi, e che, in nessun caso, il partecipante al consorzio di mutuo soccorso, avrà diritto a sussidio durante i primi tre giorni di malattia. Come dunque le Società non debbono accettare queste nuove condizioni meno onerose?

Ma, diceva l'onorevole De Nava, e mi pare anche l'onorevole Carmine, voi imponete con l'articolo 16 alle Società di riordinare gli statuti nuovi anche con un aumento di entrate annue; e non credete con ciò di interpretare male il Capitolato? L'onorevole De Nava, la cui competenza in materia è nota, mi piace anzitutto constatarlo, aggiungeva che l'interpretazione del Governo era la più plausibile e dichiarava di dividerla, soggiungendo: badate, io esprimo solamente il dubbio che ciò vi porti a liti con le Società. In verità, leggendo l'articolo 35 del Capitolato, non

posso immaginare che le Società, che sono obbligate al riordinamento di questi Istituti (e nella parola riordinamento s'intende assolutamente, come già dissi, equilibrio fra le entrate e le spese), vi si possano sottrarre. Il capoverso dell'articolo 35 del Capitolato dice infatti così: « Il concessionario dovrà dare opera al riordinamento delle Casse pensioni e di soccorso e concordare coi comitati amministrativi di dette Casse i provvedimenti occorrenti a porre queste in grado di corrispondere agli scopi per i quali sono istituite. »

Ora, io dicevo, non so immaginare come si possa corrispondere agli scopi, pei quali le Casse sono istituite, senza mettere l'equilibrio fra le entrate e le spese.

Nel secondo capoverso poi è detto: « Inoltre dal cominciamento del presente contratto la quota di contributo ora pagata dall'Amministrazione ferroviaria alle Casse di pensioni e di soccorso sarà aumentata di due terzi a carico delle Società, per servire, insieme all'aumento di contributo che gli impiegati delle Casse medesime potranno esser chiamati a versare, a termine del regolamento, ad assicurare in futuro l'adempimento degli obblighi delle Convenzioni. »

Ma questo contributo è meramente indicativo, altrimenti non si comprende come potrebbe assicurare in futuro l'adempimento di questi obblighi.

E qui mi permetto di riportarmi per un momento a ciò, che fu detto, quando si trattò di quest'articolo del capitolato, nella discussione che avvenne alla Camera, ed alla interpretazione, che gli fu data dall'autore delle Convenzioni, e cioè dall'onorevole Genala.

Le Società dunque sostengono che l'articolo 35 precisi l'onere loro rispetto ai bilanci di competenza, e che, avendo aumentato di due terzi il loro contributo, non possono essere chiamate a nuovi aumenti di entrata.

Alle considerazioni a suo luogo esposte per combattere questa erronea applicazione dell'articolo 16, l'onorevole Genala, durante la discussione della legge sulle Convenzioni, disse, rispondendo all'onorevole Simonelli: E perchè si è stabilito questo aumento (due terzi del contributo sociale) con quello cui poteva essere obbligato il personale? Precisamente perchè gli studi fatti hanno dimostrato che, con questo aumento, le Casse

avranno in avvenire fondi sufficienti per far fronte agli obblighi loro.

« Ma l'onorevole Simonelli legga un poco la prima parte dell'articolo. Che cosa dice? Che il concessionario darà opera al riordinamento delle Casse pensioni. E che vuol dire? Vuol dire che, quando sia necessario qualche altro provvedimento, onde siano in adeguata misura le entrate alle spese di queste Casse, il concessionario ha l'obbligo di prestarvisi. »

« Che cosa potevamo fare di più? » domandava l'onorevole Genala.

Ciò prova che l'autore delle convenzioni non ritenne che il riordinamento obbligatorio per le Società potesse ritenersi adempiuto ed eseguito mediante il solo aumento di due terzi del contributo.

Ciò, del resto, si deduce meglio dalla dichiarazione dello stesso autore onorevole Genala, che, cioè: « per le difficoltà tecniche inerenti alla materia (compilazione di nuovi statuti definitivi) era necessario limitarsi *per ora* a stabilire che, pendente ancora il riordinamento delle Casse, si aumentassero, fin d'ora, i contributi delle Società e degli impiegati. »

Dunque l'onorevole Genala dava così la più autentica delle interpretazioni, che del resto è evidente, all'articolo 35 del capitolato; che, cioè, quando questi due terzi non bastassero, si intendeva che il personale e le Società dovessero accrescere il loro contributo, dappoichè, giova ripeterlo, il riordinare le Casse significa l'equilibrio tecnico fra le spese e le entrate.

Passiamo al titolo terzo.

Sarò anche qui brevissimo. Alcuni hanno detto che si può riparare al disavanzo mediante una somma annuale, che può arrivare fino a sei milioni, sul bilancio del tesoro. Veramente non credo che il bilancio del tesoro possa o debba sopportare questa spesa; e su questo punto rispondano per me i finanzieri. Perciò preferisco che questa somma venga fornita dalle sopratasse.

E qui sorge la questione, se siano migliori allo scopo le sopratasse, che presentemente esistono, o quelle, che il Ministero, insieme con la Commissione propone. Si dice anzitutto che le Società si oppongono alla istituzione di queste sopratasse, mentre non si sono opposte a quelle proposte coi disegni di legge precedenti, ed ora in vigore.

La ragione di questa opposizione non di-

pende dalle sopratasse, che si propongono, ma dal modo di destinarle. Col disegno dell'onorevole Pavoncelli il ricavato delle sopratasse era destinato a provvedere a tutti gli arretrati, tanto a quelli delle Casse prima delle Convenzioni, che sono ad esclusivo carico dello Stato, quanto a quelli posteriori alle Convenzioni, che sono, invece, a carico delle Società e dei partecipanti. Ora, con questo disegno di legge, s'intende di destinare il reddito delle sopratasse solamente ai disavanzi, che sono a debito dello Stato, non già a quelli posteriori al 30 giugno 1885. Le Società poi giustificano la loro opposizione in questo modo. Esse dicono: badate, noi abbiamo rinunciato agli articoli 16, 19 e 15 dei contratti, nei quali è stabilito, che, qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia o ne aggiungesse di nuove in modo da oltrepassare la gravità di quelle vigenti, le Società verranno compensate del danno che loro fosse derivato, ed, in conseguenza, abbiamo diritto ad una specie di risarcimento di danni. In altri termini esse dicono: Voi volete aumentare le imposte dal 13 al 16, e dal 2 al 3; noi ci riserviamo il diritto, che ci viene dagli articoli 16, 19 e 15 del capitolato. Ed è giusto; perchè invero gli articoli stessi prescrivono che, quando lo Stato vuole aumentare la imposta erariale, allora le Società, che vedessero diminuito il prodotto, hanno diritto ad una indennità.

Ma, signori, è ammissibile questo timore? Io credo di no, e credo di no per due ragioni. Prima di tutto, perchè le tasse, che ora si propongono, sono minori, cioè meno onerose, di quelle, che presentemente esistono, come ora dimostrerò; e se con queste, che noi ora abbiamo presentemente, non è diminuito il traffico, come volete che possano farlo diminuire quelle, che proponiamo, che sono minori delle vigenti? Se le Società hanno accettato quelle, che presentemente esistono, come possono rifiutarsi di accettare quelle che noi sostituiamo? In secondo luogo, perchè il prodotto delle ferrovie è in continuo aumento con le tasse vigenti più onerose; e questo prodotto, mi piace annunciarlo alla Camera, va di giorno in giorno progredendo. Per esempio, nella Mediterranea (Rete principale) nel 1896-97, il prodotto era in cifra tonda 124 milioni e 500,000 lire; nel 1897-98, quando si cominciò a mettere la sopratassa, di 128 milioni 680 mila; e nel 1898-99

ho il piacere di annunciare alla Camera, che arriveremo a circa 132 milioni. Nell'Adriatica (anche qui per quanto riguarda la Rete principale) era nel 1896-97 di lire 105,333,000, nel 1897-98 di lire 105,713, e l'aumento continua tuttavia; nella Sicula avviene lo stesso. Dunque non è possibile supporre che da queste nuove imposte venga una diminuzione di traffico e di prodotto. Ad ogni modo, se avvenisse questo, cosa invero poco probabile, le Società potrebbero, in forza degli articoli 16, 19 e 15 avanzare le loro pretese, ma dovrebbero anzitutto provare che il prodotto sia diminuito, come conseguenza diretta delle sopratasse, che ora s'impongono; e poichè non dobbiamo entrare nella interpretazione dei contratti, ciò vuol dire, che se una diminuzione di prodotti avvenisse, la questione sarebbe sottoposta alla decisione degli arbitri. Però avverto fin d'ora che la tesi delle Società non è giuridicamente incontrastabile, perchè, secondo alcuni giuristi, lo Stato ha sempre il diritto di sovrapporre, senza che le Società possano pretendere nulla, quando anche avvenisse una diminuzione di traffico o di prodotti; e di ciò faccio espressa riserva.

Quanto all'altra questione, che riguarda il titolo terzo, quella della responsabilità, l'ha già così maestrevolmente tratteggiata l'onorevole relatore; ed io, cominciando il mio discorso, dissi che v'è il penultimo comma all'articolo 21, che fa sì che qualunque controversia sulle responsabilità è demandata agli arbitri.

E vengo ora brevemente all'ultima parte, cioè alla trasformazione delle sopratasse. Ho voluto farmi fare dall'Ispettorato un quadro dimostrativo degli inconvenienti delle tasse vigenti e dei relativi vantaggi di quelle, che si propongono. Ve li dirò brevissimamente.

Le tasse vigenti per i viaggiatori sono così distribuite: v'è una tassa del 5 per cento sui treni diretti, da venti a trenta chilometri, e del 10 per cento sui treni stessi da 30 chilometri in sopra, e dell' 1 per cento sui treni omnibus dai 20 chilometri in poi, con la zona di esenzione per i primi 20 chilometri. A questa molteplicità di basi si sostituisce la tassa unica del 3 per cento, la quale ad occhio e croce si vede che è minore delle esistenti.

Ma, si dirà, quali sono i vantaggi di questa tassa, e quali gli svantaggi di quella? Innanzi tutto debbo dire che, per quanto ri-

guarda l'applicazione delle sopratasse esistenti, non v'è Camera di commercio, non v'è viaggiatore, che generalmente non abbia reclamato per non poter sapere quello, che effettivamente si deve pagare. Perchè codesta tassa è basata sopra una molteplicità di criteri; è diversa a seconda della percorrenza, e, data la zona di franchigia, riesce di difficile applicazione, specialmente quando si tratta di percorrenze, che si compiono con treni diretti e treni omnibus. La questione diventa allora più complicata; il calcolo è difficile a farsi per la brevità del tempo, e il viaggiatore non sa quello che deve pagare, e reclama; pei biglietti a percorrenza mista si dovettero adottare delle sopratasse medie del 3 e del 5.50 per cento, e così nessun controllo è possibile, e direi quasi che l'errore è inevitabile; dappoichè vi sono nientemeno che cinque tabelle, che servono a determinare la tassa; ed io sfido il più grande calcolatore, dopo aver consultato queste tabelle, che ho qui, e che potrei mostrare alla Camera che si rechi allo sportello per prendere un biglietto, a sapermi dire che cosa effettivamente deve pagare. Egli deve fare, come si dice, atto di fede; non dico che gli impiegati ferroviari non facciano il loro dovere; ma è certo che l'errore è possibile e che non v'è modo di correggerlo, nè vi è mezzo di fare un controllo da parte del pubblico. Per quanto riguarda poi il riscontro governativo, è impossibile che questo sia in modo completo esercitato dallo stesso Ispettorato.

Queste sono le difficoltà, che presenta la sopratassa vigente, mentre della tassa unica del tre per cento non ho bisogno di dire alla Camera quanto sia facile l'applicazione.

L'onorevole Carmine diceva benissimo che nei treni diretti si tiene conto della velocità, e che questo è un coefficiente della sopratassa vigente.

D'accordo; ma, quando su questi treni c'è la sopratassa del dieci per cento, invece di andare in prima, si preferisce la seconda classe, non solo, ma si verifica anche una deviazione da parte dei viaggiatori.

Infatti varie Camere di commercio hanno fatto rilevare che molti stranieri non viaggiano più in Italia, appunto per questo aumento di tariffe, e che parecchi viaggiatori italiani invece della prima, prendono la seconda classe.

Così dicasi per le sopratasse sulle merci:

presentemente più di tutte sono tassate le merci povere, e molte di esse pei brevi percorsi non usano più delle ferrovie

Di più, la tassa così detta di carico e scarico aggrava le dette merci, fra le quali il carbone, di lire 2 ogni vagone, mentre la sopratassa dell'1 per cento colpisce tutti i trasporti e riesce tollerabile.

Dopo ciò mi affretto a concludere.

Avrei altre osservazioni da fare circa la questione sollevata dall'onorevole Rubini sul carico e scarico delle merci; ma mi riservo, occorrendo, di parlarne alla discussione degli articoli; così pure, pel desiderio che ho di finire, non rispondo particolarmente a molte altre questioni, che riguardano gli articoli; soltanto ho bisogno di rispondere, prima di concludere, qualche cosa all'onorevole Nofri, che ieri nel suo discorso fece diverse osservazioni sul personale, appoggiandosi alla relazione della Commissione d'inchiesta presieduta dal senatore Gagliardo, relazione che ho avuto l'onore di presentare alla Camera.

Veramente *non est hic locus*; quando si potrà discutere la relazione di quell'inchiesta si vedrà ciò che la Commissione ha detto; non è ora il caso di discuterla, e non è mia abitudine farlo *inaudita parte*. Quindi il suo discorso, per quella parte che riguarda l'inchiesta, non lo rilevo.

L'onorevole Nofri disse inoltre che la pensione, che avrà il personale ferroviario col nuovo Istituto, sarà molto modesta. Sarà quello che sarà; noi certamente non possiamo accrescerla a nostra volontà; sarà quella che verrà determinata dal conto individuale corretto dalla mutualità e da quanto stabiliranno i nuovi statuti.

Non posso assolutamente accettare l'addebito, che l'onorevole Nofri fa al Governo ed anche alle Società, di non essersi interessati degli impiegati ferroviari. Dalla relazione stessa dell'inchiesta si rileva quante volte il Governo si è interessato di essi.

Io ritengo che gli impiegati ferroviari hanno diritti, ma hanno anche doveri da compiere. Il Governo deve tutelare gli uni e vigilare su gli altri.

Debbo poi un ringraziamento tanto all'onorevole Sella che all'onorevole De Nava, e in generale a tutti gli oratori, per quello che hanno detto del disegno di legge e del

desiderio che hanno di vederlo approvato. E mi affretto a concludere.

L'onorevole Saporito, nelle sue due relazioni, ha fatto rilevare l'importanza di questo disegno di legge e la necessità di uscire dalla presente situazione.

Io non posso che rimettermi a quelle due relazioni, nelle quali non saprei se più lodare l'acume del suo ingegno o la tenacia dei suoi propositi.

Certo è che la Commissione con esse ha reso un grande servizio al Paese. Ed io non posso chiudere il mio discorso senza ripetere le conclusioni dell'ultima relazione: « Le risoluzioni, che vi proponiamo sono urgenti, necessarie, improntate a spirito di equità e giustizia, ispirate all'alta idealità di uno Stato, che sapientemente e fermamente adempie ai suoi doveri. »

Qui aggiungo un'altra osservazione, che credo debba fare molta impressione sull'animo vostro.

Il deficit di queste Casse era calcolato nel 1885 dall'onorevole Genala intorno ai 20 milioni; nel 1891 una Commissione lo calcolò a 44 milioni; nel 1893 altra Commissione ad 84 milioni; nel 1897 altra Commissione a 160 milioni; dai calcoli dell'onorevole Saporito pare raggiunga ora 200 milioni, e vi sono altri che lo credono anche superiore a questa somma.

Ora, o signori, di fronte al fatto che queste somme, che possono essere tecnicamente non esatte, ma che sono esatte matematicamente nel senso che vi è un deficit, che aumenta giornalmente, con un disavanzo di dieci milioni all'anno, di fronte a questo fatto, prego vivamente la Camera, e con me la pregano i miei due colleghi sottoscrittori della legge, gli onorevoli ministri del Tesoro e dell'agricoltura, di volerci aiutare per uscire una buona volta da questa situazione di cose. E finisco come gli antichi romani: *Caveant consules. (Bene! — Approvazioni).*

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

**Carmine.** Avevo chiesto di parlare per fatto personale quando l'onorevole relatore della Commissione, per rispondere alle obiezioni, che io aveva mosso ieri al disegno di legge, mi attribuiva in diversi punti opinioni diverse da quelle da me espresse: sistema molto comodo per aver ragione di fronte all'avversario. Tengo conto dell'ora, e mi li-

mito a rilevare due soli punti, in cui le mie osservazioni non furono esattamente interpretate dall'onorevole relatore.

L'onorevole Saporito disse che io aveva affermato che il Governo non aveva diritto di imporre gli aumenti di tasse proposti con questo disegno di legge. Ciò è assolutamente contrario alla realtà: io non ho mai sognato di dire che il Governo abbia mai potuto privarsi del diritto sovrano di uno Stato di imporre tasse; ma, se si comprende che lo Stato non voglia privarsi del diritto di imporre tasse, non si può escludere che esso abbia a stipulare contratti, gli effetti dei quali possano essere alterati da eventuali aumenti di tasse; ed è naturale che in questi casi si prevedano nei contratti le conseguenze di questi aumenti. Questo è precisamente il caso nostro; poichè, trattandosi di un contratto di esercizio delle ferrovie, fatto in base a partecipazione di prodotti, fra lo Stato proprietario delle linee e le Compagnie esercenti, era naturale che l'aumentare o il diminuire le tasse sui trasporti potesse alterare l'entità dei prodotti e quindi l'entità del corrispettivo, che con quel contratto lo Stato concedeva alle Società, che assumevano l'esercizio.

L'onorevole Saporito solleva il dubbio che quell'articolo si riferisca alle tariffe ferroviarie e non alle tasse. Credo inutile di rettificare, perchè la rettifica la fece già il ministro, leggendo l'articolo 16 del contratto colla rete Mediterranea, che corrisponde agli articoli 15 e 19 dei rispettivi contratti dell'Adriatica e della Sicula. Quindi è indubitato che le obiezioni, che noi abbiamo sollevato, di un pericolo, che può derivare all'interesse dello Stato per effetto della approvazione di questo aumento di tassa senza il consenso delle Società, esiste; perchè, quando le Società potessero provare l'esistenza del danno, gli articoli citati darebbero diritto a risarcimento. L'onorevole ministro ha detto che questi aumenti di tasse non portano danno, ed io mi guarderò bene di obiettare alle sue considerazioni; e credo che l'onorevole ministro e tutta la Camera mi renderanno ragione, e riconosceranno che nel mio discorso di ieri non ho portato qui nessun argomento a sostegno della tesi delle Società, di fronte alla tesi più favorevole allo Stato.

Io mi sono preoccupato solamente dei pericoli, che possono derivare allo Stato dall'esercizio dei diritti, che i contratti attri-

buiscono alle Società. Ma, anche giudicando che le eventuali pretese di risarcimenti delle Società siano infondate, non si può non ammettere un pericolo per lo Stato in un provvedimento dal quale le Società possano trarre occasione di avanzare quelle pretese.

L'altro punto, sul quale devo rettificare quelle opinioni, che mi ha attribuito l'onorevole Saporito, riguarda l'articolo 21 del disegno di legge, che tende a sistemare la questione della determinazione delle responsabilità, e che è senza dubbio uno dei più importanti.

L'onorevole relatore disse che io affermai che questo articolo attribuiva pieni poteri al Governo nella questione della responsabilità.

Ciò non è perfettamente esatto: io mi limitai a dire che l'articolo 21 non era chiaro e che poteva essere interpretato in due modi: interpretato in un modo equivaleva a concedere pieni poteri al Governo; interpretato nell'altro modo, secondo me, lasciava la questione allo stesso punto di prima.

Ora tanto il relatore come il ministro dei lavori pubblici chiarirono che l'articolo non deve esser interpretato nel senso, che attribuisca pieni poteri al Governo. Ed io mi compiaccio di queste loro dichiarazioni; ma rimane l'altro lato del dilemma da me messo avanti.

Io aveva detto che, se non stava l'interpretazione nel senso dei pieni poteri, l'articolo lasciava la questione nelle condizioni di prima.

Ora in qual modo ha interpretato l'articolo l'onorevole relatore? Io ho scritto qui le sue parole: « Noi con questo articolo invitiamo il ministro dei lavori pubblici a fare il suo dovere. » Ora io spero che, almeno in questo, l'onorevole ministro dei lavori pubblici sarà consenziente con me; perchè io credeva che il Governo avrebbe fatto il suo dovere, anche senza che la Camera fosse venuta ad imporglielo con un articolo di legge. (*Benissimo! — Klarità.*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

**Rubini.** Anch'io ho due punti, sui quali non vorrei che la Camera, per le parole dell'onorevole ministro, fosse indotta in un giudizio disforme da quello che ho esposto. I due punti sono i seguenti.

L'onorevole ministro mi ha osservato non

essere esatto che la tariffa di prima classe in Italia sia inferiore a quella degli altri paesi. Questo io non dissi: Io ho sostenuto la tesi che le differenze delle tariffe merci sono molto maggiori che non le differenze delle tariffe viaggiatori; tanto che per alcuni paesi, e lo ha detto anche l'onorevole ministro, le tariffe viaggiatori sono superiori, anzi che inferiori, alle nostre.

Ma questo è un piccolo particolare. Quello, che mi preme di più, è l'altro punto. Non vorrei che la Camera per le parole dell'onorevole ministro ritenesse che io volessi spingere il Governo a Canossa. Questo non credo di aver detto e certamente non ho pensato. Se l'avessi detto, avrei assolutamente espresso il contrario del mio pensiero; ma non lo dissi. Credo, però, di non avere esorbitato, se, toccando di quella parte del disegno di legge, che poteva dar pretesto alle Società di elevare litigi, ho espresso il mio rammarico che il disegno di legge non sia venuto alla Camera con la sicurezza che l'accordo fosse intervenuto. Nè ciò è contrario ai precedenti; poichè, quando vennero le convenzioni al Parlamento, vennero stabilite di accordo fra Governo e Società. Se così si fosse fatto, la Camera avrebbe potuto anche più volentieri accettare questo disegno di legge, nella sicurezza di por fine ad una importantissima controversia, la quale lascia in sospeso la sorte futura di novantamila persone circa, per quanto riguarda il loro trattamento di riposo, novantamila persone, alle quali è affidato uno dei più gelosi servizi dello Stato. Non ho altro da aggiungere.

**Presidente.** Non essendovi più oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione degli articoli nella seduta di domani.

### Risultamento della votazione segreta.

**Presidente.** Dichiaro chiuse le votazioni, e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*I segretari numerano i voti.*)

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sul disegno di legge:

Aumento delle Congruue parrocchiali; anticipata consegna ai Comuni delle rendite delle soppresse Chiese ricettizie e Comunie curate; acconto ai Comuni pel quarto di ren-

dita loro spettante nel patrimonio delle sop-  
presse corporazioni religiose.

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 225 |
| Maggioranza . . . . .    | 113 |
| Voti favorevoli . . . .  | 203 |
| Voti contrari . . . . .  | 22  |

(La Camera approva).

### Dimissioni del deputato Fili-Astolfone.

**Presidente.** Do comunicazione alla Camera di una lettera pervenuta alla Presidenza dall'onorevole Fili-Astolfone.

« Eccellentissimo signor Presidente,

« Il sottoscritto, per ragioni affatto personali, presenta le proprie dimissioni da deputato al Parlamento con una efficacissima preghiera alla Camera di volerne prendere atto.

« Fili-Astolfone. »

**Chimirri.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Chimirri.** Certamente interpreterei il sentimento di benevolenza della Camera proponendo che non si accettassero le dimissioni dell'onorevole Fili-Astolfone; ma, poichè i motivi, che lo indussero a presentarle, sono affatto transitori, prego la Camera di accettarle, facendo voti che l'assenza del nostro collega non duri a lungo. Propongo quindi che siano accettate le dimissioni dell'onorevole Fili-Astolfone.

**Presidente.** Se nessun altro chiede di parlare, dò atto all'onorevole Fili-Astolfone delle sue dimissioni dall'ufficio di deputato. Dichiaro vacante il Collegio di Licata.

### Interrogazioni e interpellanze.

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

**Arnaboldi, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi sulla inviolabilità del segreto postale, a proposito di alcuni fatti deplorati negli uffici postali di Bivona e di Catania.

« De Felice-Giuffrida. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per conoscere per quali difficoltà non siasi ancora provveduto alla classifica in terza categoria del fiume Velino, riconosciuta urgente dallo stesso Ministero, e per la quale espressero fin dal settembre dell'anno decorso parere favorevole i Comuni interessati ed il Consiglio provinciale di Aquila.

« Roselli. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sul servizio ferroviario Chiusi-Siena-Empoli che lascia tanto da desiderare.

« Ridolfi, Mocenni. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura per sapere se, a temperare il grave danno che la viticoltura risente dall'enorme rincaro del solfato ed acetato di rame, intenda provvedere ad un ribasso del nolo ferroviario a favore degli acquirenti.

« Tozzi. »

« I sottoscritti chiedono di interrogare gli onorevoli presidente del Consiglio e ministro del tesoro, per sapere quando sarà presentato il promesso disegno di legge a favore dei danneggiati dalle alluvioni in Sardegna.

« Pala, Cao-Pinna, Merello, Carboni-Boy, Campus-Serra, Solinas-Apostoli, Pais, Castoldi. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici circa il pesante servizio, cui viene sottoposto dalle Società esercenti le reti ferroviarie il personale viaggiante, ed in ispecial modo quello adibito sulla linea Viareggio-Borgo a Mozzano.

« Giunti. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere se non sia il caso di concedere al giovane Davide Gabrielli, riuscito il secondo, con una media di nove punti negli esami finali della Scuola pratica di agricoltura di Cosenza, la borsa di perfezionamento non utilizzata per rinuncia del primo riuscito, e ciò applicandosi in modo più largo il decreto 27. marzo 1897.

« Giunti. »



« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno per sapere se, in attesa della discussione sulle modificazioni proposte all'articolo 57 della legge per la tutela dell'igiene e della sanità pubblica, crede di potere richiamare l'attenzione delle autorità competenti per una temperata applicazione delle disposizioni dell'articolo 57 della legge stessa.

« Casciani. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi per sapere quali provvedimenti intenda prendere per riattivare il servizio postale tra la stazione ferroviaria di Torino di Sangro per Casoli, Gessopalena, Torricella Peligna interrotta dal 1° gennaio ultimo.

« Tozzi. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno circa i risultati della ispezione sanitaria fattasi negli scorsi giorni nella città di Formia e riferitasi anche alle acque potabili.

« Testa. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio sul ritardo frapposto a presentare il progetto di riforma alla legge forestale.

« Gallini. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno, presidente del Consiglio, sul contegno del commissario regio di Portomaggiore (Ferrara) in merito alle elezioni amministrative di quel Comune.

« Costa Andrea. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro degli affari esteri intorno all'azione politica e diplomatica dell'Italia in China.

« Pompilj. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Governo sui provvedimenti che intende di prendere in seguito alle conclusioni ed alle proposte della Commissione d'inchiesta sui rapporti fra le Società ferroviarie esercenti le grandi reti ed il loro personale.

« Nofri. »

**Presidente.** Invito il Governo a dichiarare se e quando intenda rispondere a queste interpellanze.

**Pelloux, presidente del Consiglio.** Riguardo alla interpellanza diretta al ministro degli affari esteri, che non è presente, pregherei l'onorevole Pompilj di consentire che sia riunita con tutte le altre riguardanti lo stesso argomento, e che saranno discusse il primo lunedì dopo le vacanze pasquali.

Riguardo all'altra interpellanza dell'onorevole Nofri, il Governo dichiarerà domani se e quando intenda rispondervi.

**Presidente.** Invito anche l'onorevole ministro delle finanze a dichiarare se e quando intenda rispondere ad una interpellanza presentata ieri dagli onorevoli Conti, Pozzi Domenico e Cremonesi.

**Carcano, ministro delle finanze.** L'accetto, e domando che sia iscritta nell'ordine del giorno secondo l'ordine di presentazione.

**Vollaro-De Lieto.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Vollaro-De Lieto.** Nella speranza che la Camera domani sera possa prendere le vacanze, proporrei che la seduta domani cominciasse al tocco, e che fossero soppresse le interrogazioni.

**Presidente.** Il Governo accetta?

**Pelloux, presidente del Consiglio.** Sono agli ordini della Camera.

**Presidente.** Parmi però che, cominciando al tocco, si potranno anche svolgere le interrogazioni. Si tratta di un diritto della Camera. *(Bene!)*

Allora, se non vi sono osservazioni in contrario, domani vi sarà seduta al tocco.

La seduta termina alle ore 19.

*Ordine del giorno per la tornata di domani.*

1. Interrogazioni.

2. Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti definitivi sugli Istituti di previdenza ferroviari (110-c) (246 della 1ª Sessione).

*Discussione dei disegni di legge:*

3. Collocamento a disposizione dei prefetti del Regno *(Approvato dal Senato)* (118).

4. Prestiti per esecuzione di opere concernenti la pubblica igiene e per la derivazione e condotta di acque potabili (32).

5. Riforma del procedimento sommario (15) (n. 207 della 1ª Sessione).

6. Convenzione colla Società anonima commerciale italiana del Benadir (Somalia italiana) per la concessione della gestione della città e dei territori del Benadir e del rispettivo Hinterland (34) (n. 220 della 1ª Sessione).

7. Modificazioni alla legge 19 ottobre 1859 sulle servitù militari (108) (193 della 1ª Sessione).

8. Indennità agli operai addetti alle aziende dei monopolî dei tabacchi e dei sali nei casi d'infortunî sul lavoro (105).

9. Provvedimenti circa la rappresentanza dei Collegi la cui elezione fu annullata per corruzione elettorale (17) (n. 88 della 1ª Sessione).

10. Modificazioni agli articoli 89 e 90 della legge elettorale politica (48) (n. 90 della 1ª Sessione).

11. Lotteria a favore del Comitato milanese per l'erezione di un monumento nel cimitero di Musocco (102) (n. 278 della 1ª Sessione).

12. Modificazione all'articolo 31 della legge 31 dicembre 1890, n. 7321, relativa agli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza (28).

13. Modificazioni nelle norme che regolano le pensioni agli operai avventizi della regia marina (124) (*Urgenza*) (n. 148 della 1ª Sessione).

14. Estinzione del credito della Banca d'Italia per somme dalla medesima anticipate per la costruzione del Regio Asilo « Garibaldi » in Tunisi (33).

15. Seguito della discussione sul disegno di legge: Polizia sanitaria degli animali (93) (n. 131 della 1ª Sessione).

16. Svolgimento della seguente mozione del deputato Vischi ed altri: « La Camera invita l'onorevole ministro del tesoro d'inviare alla Giunta del bilancio per alligarsi al consuntivo già presentato, l'elenco di quei membri del Parlamento i quali percepiscono assegni di qualsiasi specie sul bilancio dello Stato. »

17. 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 (123).

18. Provvedimenti di polizia ferroviaria riguardanti i ritardi dei treni (114).

19. Spese straordinarie da iscriversi nel bilancio del Ministero della guerra nel quadriennio dal 1º luglio 1899 al 30 giugno 1903 (131).

20. Norme circa la costituzione dei gabinetti dei ministri e dei sotto-segretari di Stato (127).

21. Acquisto dei quadri e degli oggetti d'arte dell'Arcispedale di S. Maria Nuova in Firenze a favore delle RR. Gallerie di detta città (149).

22. Modificazione della legge sull'ordinamento dell'esercito. — Sistemazione degli ufficiali subalterni commissari (*Approvato dal Senato*) (119).

23. Modificazione all'articolo 80 della legge elettorale politica (142).

24. Provvedimenti per l'esecuzione delle leggi per i danneggiati dal terremoto della Liguria e dalla frana del comune di Campomaggiore (162).

25. Ricostituzione del Consolato a Buenos-Ayres (35).

26. Seguito della discussione del disegno di legge: Sull'autonomia delle Università, Istituti e Scuole superiori del Regno (*Urgenza*) (20).

27. Convenzione fra l'Italia e la Svizzera dell'8 luglio 1898, addizionale a quella del 1882, per la pesca nelle acque comuni dei due Stati (150).

28. Sessioni straordinarie di esame per i maestri elementari che alla promulgazione della legge 12 luglio 1896 non erano forniti della patente di grado superiore (21).

29. Aggregazione dei Comuni di Solarrussa, Zerfaliù e Siamaggiore alla pretura di Oristano (109) (n. 242 della 1ª Sessione).

30. Seguito della discussione del disegno di legge: Costituzione in comune autonomo della frazione Bagni-di Montecatini. (55)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

*Direttore dell'ufficio di revisione.*

