

XXXII.

1^a TORNATA DI LUNEDÌ 18 DICEMBRE 1899

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COLOMBO.

INDICE.

Disegni di legge:

Cambio decennale delle cartelle al portatore (Approvazione)	Pag. 1047
Lotterie per le Esposizioni di Napoli e di Verona (Discussione)	1048
Oratori:	
ARLOTTA	1048
CARMINE (<i>ministro</i>)	1050
DANIELI	1050
GAVAZZI	1049
SANTINI	1050
UNGARO (<i>presidente della Commissione</i>)	1050
VALERI	1049
Assistenti del Genio navale (Approvazione)	1051
Opere idrauliche (Discussione)	1052
BRUNIALTI	1052
DE NAVA (<i>relatore</i>)	1052-53-54-55-57-58-60-61
LACAVA (<i>ministro</i>)	1052-53-54-55-57-60
MEARDI	1059
ROGNA	1052-53-54-55-56-58-61
Ritardi dei treni (Modificato dal Senato) (Discussione)	1062
Oratori:	
DE NAVA	1065
LACAVA (<i>ministro</i>)	1072
NOCITO	1066
PICCOLO-CUPANI (<i>relatore</i>)	1074
POZZO MARCO	1068
SACCHI	1070
SONNINO SIDNEY	1062-72-74

La seduta comincia alle 10.5.

Miniscalchi, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana precedente.

(È approvato).

Approvazione del disegno di legge per il cambio decennale delle cartelle del consolidato.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Approvazione della spesa straordinaria per il quarto cambio decennale delle cartelle al portatore dei consolidati 5 e 3 per cento.

Si dia lettura del disegno di legge.

Fulci Nicolò, segretario, legge. (Vedi Stampato n. 125-A).

Presidente. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge. (Pausa).

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione degli articoli.

(Sono approvati senza discussione i due articoli del disegno di legge.

Art. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 994,000 per la quarta rinnovazione e il cambio delle cartelle al portatore dei consolidati 5 e 3 per cento.

Art. 2.

La detta somma sarà iscritta nella parte straordinaria del bilancio del Ministero del tesoro in apposito capitolo con la denominazione: « Spesa straordinaria per il quarto cambio decennale delle cartelle al portatore

dei consolidati 5 e 3 per cento » e ripartita in tre esercizi come segue:

1899-1900	L.	217,000
1900-1901	»	505,000
1901-1902	»	272,000
Totale		L. 994,000

Questo disegno di legge sarà votato oggi a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge per le lotterie di Napoli e Verona.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Concessione di due lotterie in esenzione di tasse, a favore dell'Esposizione d'igiene in Napoli e della Esposizione agricola industriale in Verona, e disposizioni intese a disciplinare per l'avvenire le concessioni di tombele e lotterie.

Si dia lettura del disegno di legge.

Fulci Nicolò, segretario, legge. (Vedi Stampato n. 139-A).

Presidente. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Arlotta.

Arlotta. Debbo i più sentiti ringraziamenti, a nome della cittadinanza e dei deputati napoletani, all'onorevole ministro delle finanze, per la presentazione di questo disegno di legge; tanto più che non è un mistero per alcuno (ed egli l'ha anche detto nella sua relazione), che personalmente non è molto inclinato a questo genere di espedienti finanziari; ma è evidente che egli ha compreso l'alta importanza del fatto che si prepara nella città di Napoli, per la prossima estate; fatto inteso a solennizzare, in un modo veramente civile, i progressi che la città di Napoli ha realizzato, in quest'ultimo decennio, nel campo della igiene.

Giacchè, o signori, se, pochi giorni or sono, il nostro cuore di cittadini napoletani dovette crudelmente soffrire nel veder mettere a nudo ed analizzare qua dentro alcune delle piaghe che ci affliggono, oggi è con legittimo orgoglio cittadino, che noi possiamo ricordare le opere che, in mezzo ad ostacoli non comuni, si sono menate a compimento nella città di Napoli; opere che non solo onorerebbero qualsiasi città moderna,

ma che possono paragonarsi, sotto molti rapporti, alle opere dell'antica Roma. Intendo parlare della condotta d'acqua, della fognatura cloacale e dello sventramento dei bassi quartieri: tre opere colossali. Per dire una cifra sola, basterà accennare che ben ottantamila persone sono state tolte da tuguri malsani, dove abitavano, per passare in case veramente igieniche.

Ora, una Società di scienziati e d'uomini umanitari ha pensato di solennizzare questo progresso igienico, mediante l'esposizione d'igiene, che si terrà nella nostra città, dall'aprile al settembre dell'anno prossimo.

Questi scienziati, questi uomini umanitari che costituiscono la Lega contro la tubercolosi, sono stati coadiuvati nei loro sforzi da una benemerita associazione napoletana, quella intitolata *Pro Napoli*, presieduta dal marchese di Campolattaro e dall'Associazione dei commercianti ed industriali.

Ora, dopo aver ringraziato l'onorevole ministro delle finanze per avere col presente disegno di legge reso possibile la esposizione, vorrei indirizzargli una piccola preghiera: quella, cioè, di non fermarsi a mezza strada. Egli non ignora che il piano della lotteria era per 4 milioni, dei quali 2 obbligatori e due facoltativi, da concedersi qualora si verificassero alcune condizioni; mentre nel disegno di legge si parla soltanto dei due milioni obbligatori e non si fa parola dei due facoltativi. Prego quindi l'onorevole ministro di consentire, che sia lasciata la facoltà di accordare l'estensione della lotteria anche agli altri 2 milioni facoltativi. Perchè, se le cose vanno propizie, e se egli crede di potere accordare questa facoltà con un decreto, ministeriale o reale, secondo i casi, molto probabilmente ci sarà un avanzo da dedicare alla creazione di un Sanatorio per i tubercolosi.

Trattandosi dunque di un interesse di altissima umanità, io credo che l'onorevole ministro non vorrà negare di completare l'opera sua.

Prima di terminare queste poche parole, mi si consenta di inviare un saluto ed un ringraziamento anche all'onorevole ministro della pubblica istruzione, onorevole Baccelli, che col suo validissimo concorso ha reso possibile questa esposizione d'igiene a Napoli.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gavazzi.

Gavazzi. Vorrei rivolgere due sole parole all'onorevole ministro delle finanze.

Comprendo benissimo le ragioni del disegno di legge che è in discussione e sono disposto ad approvarlo. Certamente queste lotterie costituivano una falceia notevole ai proventi del lotto e spingevano anche troppo le nostre popolazioni a cercare guadagni aleatori. Ragioni, quindi, d'indole fiscale e morale consigliano l'approvazione in massima di questo disegno di legge.

Però mi pare che l'onorevole ministro delle finanze abbia voluto essere anche troppo rigido e severo. Egli esige che in avvenire non sia accordata più di una lotteria all'anno e per un solo milione. Ora io gli domando: Se si presentassero domande di lotterie, o tombole, per veri interessi nazionali, per somme inferiori ad un milione all'anno, negherebbe egli la concessione di altre lotterie fino al compimento del milione? Io non credo che l'onorevole ministro delle finanze abbia voluto arrivare a questo.

E vengo ad un caso pratico, che mi riguarda da vicino, e che costituisce una questione un po' personale. Io, d'accordo con l'onorevole Luzzatti, avevo inoltrato domanda al predecessore suo, onorevole ministro, perchè venisse concessa una tombola a favore di tre Istituti italiani: l'Associazione meteorologica italiana sedente in Torino, l'Associazione nazionale per i missionari cattolici sedente in Firenze e l'Associazione nazionale per la fanciullezza abbandonata che ha la sua sede in Milano. Ella vede che non si tratta di un interesse locale, e tanto meno elettorale, ma di veri e propri interessi nazionali.

Dal predecessore suo avevo avuto assicurazione che queste domande sarebbero state prese nella più grande considerazione. Ed anche allo stesso onorevole ministro presente mi sono rivolto, perchè volesse tenerle in considerazione quel giorno in cui, esaurite le lotterie in corso, si potesse far luogo ad altre.

Non discuto le ragioni di opportunità o di necessità che consigliano le lotterie nazionali per le Esposizioni di Napoli e di Verona, anzi mi felicito che l'onorevole ministro delle finanze abbia reso più facile l'iniziativa di queste due nobilissime città, ma io non vorrei trovarmi preclusa del tutto la via per la concessione di una lotteria a fa-

vore di Istituti, i quali raccolgono interessi altrettanto grandi ed elevati da costituire effettivamente un vero interesse nazionale. Vorrei perciò pregare l'onorevole ministro delle finanze di non volere essere così rigido su questo punto, e pure ammettendo che nel 1900 non debbano essere concesse altre lotterie, desidererei che al di là del 31 dicembre 1900 potesse essere concessa più di una lotteria all'anno, purchè l'ammontare di esse non superasse il milione da lui indicato.

Se poi una mia preghiera potesse avere qualche valore sull'animo del ministro, vorrei che egli allora (vede che gli auguro lunga vita ministeriale) si ricordasse benevolmente della domanda dell'onorevole Luzzatti e mia per la concessione della tombola o lotteria, alla quale già accennai, accordandole una doverosa precedenza sulle altre domande che venissero presentate.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valeri.

Valeri. Sono anche io per principio contrario a tutte queste imprese di giuoco immorale e di carattere aleatorio, e perciò convingo in quello che l'onorevole ministro propone con questo disegno di legge.

Mi permetto peraltro di esprimere un dubbio che spero l'onorevole ministro vorrà dilleguare.

Non comprendo come si possa stabilire per legge che la Camera non possa di sua iniziativa presentare proposte di legge per lotterie quando meglio creda. Non è una diminuzione delle sue prerogative?

E domando poi se sia giusto così d'un tratto privare molte Provincie che non hanno mai fruito di questo beneficio, se è beneficio, dell'alea di una lotteria, mentre molte altre ne hanno già approfittato.

Il Governo dice che non si concederanno lotterie e tombole che in casi eccezionalissimi e per scopi di interesse generale e nazionale; ma sempre si domandano per altri scopi nazionali, umanitari, scientifici. E come si farà poi per determinare se gli scopi sono d'interesse generale o nazionale? Per esempio l'ultima esposizione di Perugia era regionale o nazionale? Per alcuni prodotti era regionale, per altri era nazionale, quindi poteva dirsi che era d'interesse nazionale, e, quindi, da accordarsi o no?

Prego quindi l'onorevole ministro di volerli chiarire il dubbio che ho esposto, se

cioè la Camera non possa più di sua iniziativa domandare lotterie, mantenendosi nei limiti di una determinata somma.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Danieli.

Danieli. Credo di interpretare il sentimento di tutti i miei colleghi di Verona, ed anche quello di tutta la mia Provincia, rivolgendo vivi ringraziamenti al ministro delle finanze per la presentazione del presente disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Santini.

Santini. L'egregio collega ed amico, onorevole Arlotta, ha arringato così efficacemente in favore di una causa che non è causa napoletana ma nazionale (come quella che intimamente si attiene ai segnalati della scienza italiana), che io non aggiungerò che brevissime parole in favore del presente disegno di legge. E con tanta maggior ragione sorgo a patrocinarlo in quanto che, mirando a dar lustro ad una città, così cara per il suo patriottismo e per la sua fama scientifica a quanti italianamente sentono, il medesimo tende alla più vasta esplicazione della provvida istituzione dei Sanatorii pei tubercolosi, istituzione che segna uno dei più nobili trionfi del secolo morente, trionfo della scienza medica non solo, ma della filantropia italiana.

E poichè la Esposizione d'igiene in Napoli potentemente contribuisce eziandio all'assestamento igienico di quella nobilissima città, anche quale medico do convinto il mio modesto suffragio all'approvazione della legge in discorso.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ungaro.

Ungaro, presidente della Commissione. A nome della Commissione che mi onoro di presiedere, mi permetto di proporre una piccola aggiunta all'articolo 1. Dopo le parole « Lega Nazionale contro la tubercolosi » si aggiunga « e dell'Associazione *Pro Napoli*, » perchè questa Associazione concorre generosamente alla Esposizione.

Presidente. Sta bene, ne parleremo all'articolo 1.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Carmine, ministro delle finanze. Tutti gli oratori che presero parte alla discussione, hanno dichiarato di dividere la ripugnanza da me

manifestata ad accettare queste imprese aleatorie; ma quasi tutti poi hanno trovato eccezioni da fare per qualche lotteria interessante qualche luogo speciale, o qualche speciale istituzione. Ora io pregherei la Camera di esprimere questa sua ripugnanza in modo completo e di non allargare la portata del disegno di legge, che credo sia già abbastanza ampia.

L'onorevole Arlotta, con parole molto cortesi, ha voluto alludere allo sforzo che io debbo aver fatto per presentare questo disegno di legge; ma sarebbe stato più nel vero se avesse anche parlato delle difficoltà che incontrai per poter concedere alle due lotterie la somma indicata nel disegno stesso.

L'onorevole Arlotta invero ammetterà facilmente che qualche proporzionalità fra la entità della lotteria e l'impresa alla quale si riferisce ci deve essere; e se egli farà un paragone con le altre lotterie favorite da esenzione di tasse, troverà che per Verona e Napoli la concessione è già abbastanza larga.

All'onorevole Gavazzi debbo dire che più che dal timore di una falcidia sui proventi del lotto, sono stato guidato da ragioni di carattere morale. A me sembra che l'estendere eccessivamente queste lotterie in un paese che, per le sue condizioni finanziarie, è costretto a mantenere il giuoco del lotto, sia proprio cosa da evitare. Credo quindi che il concetto enunciato dall'articolo 2 del disegno di legge, che sia, da ora in avanti, da limitare la concessione delle lotterie ad imprese veramente di interesse nazionale, dovrebbe essere accolto con favore dalla Camera.

Le istituzioni stesse cui ha accennato l'onorevole Gavazzi e che non mi sono ignote, sono certo tali da meritare tutti i riguardi, ma egli converrà che altre istituzioni egualmente meritevoli d'incoraggiamento possono sorgere e in numero grandissimo. Ora se ammettiamo che si possa largheggiare con tutte quelle istituzioni che siano d'interesse pubblico, noi non otterremmo più il fine cui mira questo disegno di legge, cioè di un freno ad ogni ulteriore concessione avvenire.

L'onorevole Valeri domanda: che valore avrà questa limitazione per l'avvenire? Naturalmente il Parlamento può sempre distruggere ciò che ha deciso; ma a me pare che una sua dichiarazione, con la quale si stabilisca che in avvenire si dovrà essere più

rigidi nel dare queste concessioni, costituirebbe un impegno morale per il Governo attuale, per i futuri e per tutto il Parlamento.

In ogni modo, se in avvenire si crederà di cambiare, si cambierà; ma parmi che si faccia intanto opera degna emettendo tale dichiarazione, ed avvertendo così coloro i quali potrebbero domandare altre di queste concessioni, che in avvenire troveranno maggiori difficoltà.

A proposito di queste due lotterie, poi, osservo che uno dei motivi per cui mi sono indotto a presentare il disegno di legge, è appunto perchè in passato sono state accordate con molta facilità lotterie per ragioni simili. Quando una Provincia si propone di fare un'esposizione calcola subito l'introito che potrà avere da una eventuale concessione di lotteria; e poichè in questo caso si tratta di esposizioni che sono già quasi in corso di esecuzione, sarebbe stata un'eccessiva asprezza il cominciare da esse la severa applicazione del principio che io propugno. Ma nello stesso tempo mi è sembrato però opportuno che, approfittando dell'occasione, Governo e Parlamento ammoniscano chiaramente i promotori di future esposizioni che essi troveranno molte minori facilità per ottenere queste concessioni.

Prego quindi caldamente la Camera di volere approvare il disegno di legge tal quale fu presentato, e come fu accettato dalla Commissione. Solo, per non mostrarmi troppo ostinato, accetterò l'aggiunta proposta dall'onorevole Ungaro.

Presidente. Non essendovi altre proposte, la discussione generale s'intenderà chiusa, e passeremo alla discussione degli articoli.

« Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con esenzione di tasse, due Lotterie Nazionali, una per somma non eccedente lire 2,000,000 a favore della Esposizione d'Igiene che si terrà a Napoli nell'anno 1900 a cura ed iniziativa del Comitato locale della Lega Nazionale contro la tubercolosi e l'altra per somma non superiore a lire 700,000 a favore della Esposizione Agricolo-Industriale che si terrà a Verona pure nel 1900.

« L'estrazione dei premi dovrà farsi invariabilmente nei giorni che all'uopo saranno stabiliti nei Decreti Ministeriali che ne appoveranno i piani di esecuzione. »

L'onorevole presidente della Commissione ha proposto, ed il ministro ha accettato, che ove è detto « a cura ed iniziativa del comitato locale della Lega nazionale contro la tubercolosi » si aggiunga « e dell'Associazione Pro Napoli. »

Ungaro. Ringrazio.

Presidente. Metto quindi a partito l'articolo primo, con questa modificazione.

(È approvato).

« Art. 2. Fino al 31 dicembre 1900 non saranno concesse altre lotterie o tombole con esenzione di tasse oltre quelle di cui all'articolo precedente. In seguito non potrà concedersi per legge speciale più di una lotteria o tombola ogni anno, e soltanto per uno scopo di interesse generale nazionale; e l'esenzione dalle tasse sarà limitata ad un ammontare massimo di un milione di lire per ogni anno.

« L'ammontare dei biglietti o delle cartelle che venissero emessi oltre a questa somma sarà sottoposto alle tasse portate dalle leggi 2 aprile 1886, n. 3754 (serie 3^a), allegato C, e 27 settembre 1863, n. 1484. »

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato oggi a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge sugli assistenti del Genio Navale.

Presidente. Passeremo ora al n. 3 dell'ordine del giorno: Norme per il reclutamento e l'avanzamento degli assistenti di 1^a e 2^a classe del Corpo del Genio Navale.

Si dia lettura del disegno di legge.

Zappi, segretario, legge:

« Articolo unico. All'articolo 31 della legge 6 marzo 1898, sull'avanzamento nei Corpi della Regia marina, è aggiunto quanto segue:

« Con Decreto Reale è provveduto alle norme per il reclutamento e l'avanzamento degli assistenti di 1^a e 2^a classe, i quali, a mente della legge 3 dicembre 1898, n. 4610, fanno parte del Corpo del Genio navale. »

Presidente. La discussione generale è aperta.
(Pausa).

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, questo articolo unico sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge sulle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria.

Presidente. Viene ora la discussione del disegno di legge: Modificazioni alle disposizioni della legge 30 marzo 1893, n. 173, concernenti le opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria.

L'onorevole ministro consente che la discussione si apra sul disegno di legge come è stato modificato dalla Commissione?

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Consento.

Presidente. Si dia lettura del disegno di legge.

Fulci Nicolò, segretario, legge. (Vedi Stampato n. 48-A).

Presidente. La discussione generale è aperta. Il primo iscritto è l'onorevole Chindamo. (Non è presente).

Non essendovi altri iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Appartengono alla 3ª categoria le opere da costruirsi ai fiumi e torrenti e loro bacini montani, non comprese fra quelle idrauliche di 1ª e 2ª categoria, e che insieme alla sistemazione del corso d'acqua abbiano uno dei seguenti scopi:

a) difendere ferrovie, strade ed altre opere di grande interesse pubblico, nonchè beni demaniali dello Stato, delle Provincie e dei Comuni;

b) migliorare il regime di un corso di acqua, che abbia opere classificate in 1ª o 2ª categoria;

c) impedire inondazioni, straripamenti, corrosioni, invasione di ghiaie od altro materiale di alluvione, che possano recare rilevante danno al territorio di uno o più Comuni, o producendo impaludamenti, possano recar danno all'igiene o all'agricoltura.

Per la iscrizione delle opere in terza categoria, comprese quelle di rimboscamento e di rinsodamento dei terreni montani che alle opere medesime sono naturalmente collegate e coordinate, si provvederà con Decreto Reale, sentiti i Consigli comunali e provinciali, e in seguito a domanda diretta al Ministero dei lavori pubblici da uno o più Comuni interessati o da tutti o da parte dei proprie-

tari, o delle Amministrazioni interessate, od anche di ufficio.

A quest'articolo è stato proposto un emendamento dall'onorevole Rogna.

Ha facoltà di svolgerlo.

Rogna. L'emendamento da me proposto non richiede grande svolgimento, perchè tende soltanto a dichiarare in modo esplicito a chi spetti il provvedimento di ufficio per la costituzione di questi consorzi. Siccome, si può dubitare se questo provvedimento di ufficio spetti al prefetto o al Ministero, ho creduto opportuno di eliminare ogni dubbio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

De Nava, relatore. L'emendamento che propone l'onorevole Rogna si potrebbe accettare perchè non è disforme dal concetto della legge. Ma io pregherei l'onorevole Rogna di non insistere, perchè la disposizione che egli desidera già esiste in fatto, e non si è mai dubitato che la costituzione di ufficio del consorzio debba partire dal Ministero.

Spero che questa dichiarazione, che conferma la consuetudine, potrà bastare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Non posso che confermare quanto dice l'onorevole relatore e prego perciò l'onorevole Rogna di non insistere sul suo emendamento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rogna.

Rogna. Udite le dichiarazioni del ministro e dell'onorevole relatore, ritiro il mio emendamento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunialti.

Brunialti. Non ho proposto un emendamento a questo articolo; ma mi limito a fare una raccomandazione che rivolgo all'onorevole ministro.

L'Italia, a differenza di molti altri Stati, e cito specialmente la Francia e la Spagna, non ha rivolto un'attenzione sufficiente alle chiuse Alpine. Ora io credo che uno dei mezzi più sicuri per impedire una serie di danni derivanti dalle inondazioni, sia quello appunto delle chiuse Alpine; e me ne convinsi quando il compianto ministro dei lavori pubblici, onorevole Genala, dedicò particolare attenzione a questo argomento.

In altri paesi, con le chiuse Alpine, si sono

ottenuti splendidi risultati: e so che anche da noi molte Provincie hanno iniziato studi speciali intorno a quest'argomento. Ora io spero che il ministro farà sì che anche gli Uffici del Genio civile, dove ne sia il caso, contribuiscano a questi studi.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Certamente nell'articolo primo si comprende anche quanto dice l'onorevole Brunialti, poichè la lettera C dell'articolo primo tende anche allo scopo di « impedire le inondazioni, straripamenti, corrosioni, invasione di ghiaia od altro materiale di alluvione; » ed è naturale che anche quei tali torrenti e fiumi delle prealpi, le cui sponde possono avere alcune corrosioni, siano compresi in questa lettera C.

Perciò la raccomandazione dell'onorevole Brunialti, trova conferma nella lettera C di questo articolo.

Presidente. Essendo stato ritirato l'emendamento che l'onorevole Rogna aveva proposto, l'articolo 1 deve essere messo in votazione quale è stato formulato dalla Commissione.

Lo pongo ai voti.

Chi lo approva sorga.

(È approvato).

Art. 2.

Gli interessati, riuniti in consorzio, provvedono alle opere di cui al precedente articolo col concorso dello Stato, delle Provincie e dei Comuni interessati, nella misura stabilita dall'articolo 97 della legge 30 marzo 1893, n. 173.

Le spese per le opere classificate nella 3ª categoria sono obbligatorie per tutti gli interessati.

(È approvato).

Art. 3.

Il Decreto Reale che classifica un'opera nella 3ª categoria, rende obbligatoria la costituzione del Consorzio che alla esecuzione della medesima deve provvedere.

Entro sei mesi dalla data del Decreto Reale, il sindaco del Comune nel cui interesse si esegue l'opera, o quello del Comune più interessato per ragione di superficie, quando si tratti di opera che interessi più Comuni, curerà, a spese rimborsabili dal Con-

sortio, la compilazione dello elenco generale degli interessati, il quale resterà affisso, insieme con una copia del decreto di classifica, per 15 giorni all'albo pretorio del Comune, dandosi di ciò partecipazione agli aventi interesse mediante pubblici manifesti da affiggersi in tutti i Comuni interessati.

Spirato il termine dei 15 giorni, il sindaco riunisce l'assemblea degli interessati per deliberare sullo statuto ed eleggere le cariche.

La deliberazione dell'assemblea deve essere omologata dal prefetto, al quale spetta anche di decidere sulle quistioni e dissidenze che fossero insorte.

Fino a che non sarà costituita definitivamente l'amministrazione, il Consorzio sarà retto da un Consiglio composto da tutti i sindaci dei Comuni interessati, o, se trattasi di un sol Comune, dalla Giunta municipale.

L'onorevole Rogna ha facoltà di svolgere il seguente emendamento a questo articolo:

« *L'ultimo comma sia modificato così:*

« Fino a che non sarà costituita definitivamente l'Amministrazione, il Consorzio sarà retto da un Consiglio composto dai rappresentanti dei Comuni interessati nel numero da fissarsi dal regolamento per l'esecuzione della presente legge. »

Rogna. Mi sono indotto a proporre questo emendamento all'ultimo comma dell'articolo 3 per questa ragione: potrebbe accadere che due soli potessero essere i Comuni interessati; e in questo caso i soli due sindaci dei Comuni interessati costituirebbero l'Amministrazione.

Ora questi due sindaci, in certi casi, potrebbero non trovarsi d'accordo e quindi potrebbe incagliarsi l'andamento della costituzione definitiva del Consorzio. Perciò crederei opportuno di lasciare al regolamento lo stabilire in ogni caso da chi debba essere composto questo Consiglio preparatorio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

De Nava, relatore. L'ultimo comma dell'articolo 3 era stato inserito nel fine di determinare in che modo potesse essere retto il Consorzio, finchè non vi fosse un'amministrazione definitiva, e si è stabilito che debba essere retto dalla Giunta comunale, se si tratta di un Consorzio che interessa un solo Comune, e dai rappresentanti dei Comuni in-

teressati quando sono più Comuni. Ora l'onorevole Rogna si preoccupa di un caso che veramente può accadere: cioè che sieno due soli i Comuni interessati.

Allora, egli dice, fra i rappresentanti dei due Comuni potrebbe nascere una divergenza e non vi sarebbe modo di comporla. Sotto quest'aspetto, essendo opportuno evitare che tale inconveniente succeda, io credo che l'emendamento si possa accettare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Prima di tutto debbo ringraziare la Commissione di avere modificato l'articolo, non soltanto semplificando la legge, ma ancora aggiungendo che nella classifica di un'opera di terza categoria si renda obbligatoria la costituzione del Consorzio.

Accetto poi, anche da parte mia, l'emendamento dell'onorevole Rogna.

Presidente. Dunque l'onorevole ministro ed il relatore accettano l'emendamento dell'onorevole Rogna.

Pongo quindi a partito l'articolo 3 con quest'ultimo comma modificato con l'emendamento dell'onorevole Rogna che ho letto testè.

(È approvato).

Art. 4.

I progetti di opere di 3^a categoria, concernenti anche il rimboscamento ed il rinsodamento di torrenti montani, saranno approvati dal Ministero dei lavori pubblici, inteso il parere delle esistenti Commissioni compartimentali per la sistemazione dei torrenti, quando l'importo delle opere non superi le lire 200,000.

Oltre tale limite, il parere sarà dato da una Commissione centrale, istituita presso il Ministero dei lavori pubblici, e composta di tre membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e due del Consiglio forestale.

La vigilanza dei lavori sarà in ogni caso affidata al Genio civile colla cooperazione del personale forestale, per quanto concerne le opere di rimboscamento e di rinsodamento.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rogna.

Rogna. Era mio intendimento di proporre un emendamento anche a questo articolo, ma vi ho rinunciato dopo le spiegazioni avute dall'onorevole relatore. Sarà però bene che

egli dica anche alla Camera le ragioni per cui la Commissione ha introdotto nell'articolo questa dizione: « inteso il solo parere delle esistenti Commissioni compartimentali »; mentre nel progetto ministeriale era detto soltanto: « inteso il parere delle esistenti Commissioni compartimentali ». Come la Camera vede, la differenza fra le due dizioni consiste appunto nella parola *solo*.

E ripeto che sarà bene che siano spiegate alla Camera le ragioni di questa differenza.

De Nava, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

De Nava, relatore. Mi arrendo subito all'invito dell'onorevole Rogna.

Le ragioni che hanno indotta la Commissione ad introdurre la parola *solo* nell'articolo 4 sono state queste.

Fino ad oggi, trattandosi di opere di sistemazione dei bacini montani che comprendono anche i dissodamenti ed i rimboschimenti, vi era un'azione comune del Ministero di agricoltura industria e commercio e del Ministero dei lavori pubblici; sicchè i progetti dovevano essere approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici o dallo Ispettorato del Genio Civile del compartimento, e poi dovevano passare per la trafila dell'Ispettorato forestale e del Ministero di agricoltura industria e commercio.

In questo modo avvenivano spesse divergenze fra i diversi uffici; e intanto che i progetti passavano per tutta questa trafila, passava anche tanto tempo che qualche volta i progetti si dovevano modificare perchè si erano modificate le condizioni di fatto dei luoghi a cui si riferivano. Ad evitare questo inconveniente, il Ministero ha pensato di istituire con questo disegno di legge una Commissione mista centrale composta di funzionari forestali e di funzionari del Ministero dei lavori pubblici, la quale dovrà esaminare i progetti di cui si tratta e che concernono, come ho detto, opere forestali, miste ad opere idrauliche.

La Commissione parlamentare non solamente ha accettato questo concetto, ma lo ha voluto completare nel senso di evitare che, dopo avuto il parere della Commissione mista, il Ministero dei lavori pubblici possa ancora chiedere il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ricadendo, così, negli inconvenienti che si vogliono evitare.

È perciò che la Commissione stessa ha

introdotta nella dizione dell'articolo la parola *solo*, appunto per chiudere l'adito alla possibilità che si possa chiedere il parere di altri uffici consulenti, eludendo così lo scopo della legge.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. La legge del 1893, che porta la firma del compianto ministro Genala ed anche la mia, perchè in quel tempo io reggeva il Ministero di agricoltura e commercio, fu fatta nel senso testè indicato dall'onorevole relatore. Ma fino da allora, tanto il ministro dei lavori pubblici, quanto il ministro di agricoltura e commercio avevano considerate le difficoltà che si incontravano prima di fare approvare definitivamente i progetti esecutivi, perchè, come diceva l'onorevole relatore, passavano da un Ministero all'altro; e fin d'allora sorse l'idea d'istituire una Commissione centrale mista, come ora è istituita con questo disegno di legge, per evitare gli inconvenienti che si verificavano.

Tutte le garanzie possibili si trovano in questa Commissione centrale, perchè essa è composta di funzionari del Ministero dei lavori pubblici e di funzionari del Ministero d'agricoltura e commercio; ed è perciò che io ho accettato volentieri il concetto della Commissione parlamentare come lo ha ora espresso l'onorevole relatore.

Presidente. Se non si fanno altre osservazioni, s'intenderà approvato l'articolo 4.

(È approvato, ed approvasi anche il seguente).

Art. 5.

Nei decreti ministeriali coi quali saranno approvati i progetti esecutivi, verranno stabiliti il perimetro dei beni interessati, ed i comprensori nei quali l'opera potrà essere eventualmente divisa; e si determineranno provvisoriamente le quote di spesa a carico delle Provincie, dei Comuni e dei proprietari interessati.

Le quote a carico delle Provincie e dei Comuni saranno in ragione della superficie dei terreni compresi nel perimetro, e posti nei rispettivi territori.

Al riparto di contributo fra i proprietari interessati si provvederà in base alla superficie e alla misura delle imposte principali

sui terreni e fabbricati, nelle proporzioni di metà in base alla superficie, e di metà in base alla misura delle imposte.

Art. 6.

Un'opera di terza categoria si ritiene compiuta, quando siano stati eseguiti i lavori secondo i progetti approvati, ed a giudizio esclusivo dell'Amministrazione si sia raggiunto lo scopo pel quale se ne fece la classificazione.

La somma di concorso dello Stato potrà essere corrisposta anche ratealmente secondo il progresso dei lavori, in base a certificato di *nulla osta* da rilasciarsi dall'ufficio del Genio civile, cui è affidata la vigilanza dell'opera, ed in rapporto, quando ne sia il caso, alla ripartizione di quest'ultima in comprensori, giusta quanto è disposto dal precedente articolo 5.

A questo articolo 6, è proposto dall'onorevole Rogna questo emendamento: che invece delle parole del primo comma « a giudizio esclusivo dell'Amministrazione » si dica: « a giudizio del ministro dei lavori pubblici. »

L'onorevole Rogna ha facoltà di parlare.

Rogna. La parola *Amministrazione* potrebbe riferirsi a varie Amministrazioni, forse anche all'Amministrazione stessa del Consorzio. Quindi mi pare che sia conveniente specificare che si tratta dell'Amministrazione dello Stato che si concentra, in questo caso, nel ministro dei lavori pubblici.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Veramente, nell'articolo sesto, le parole: « a giudizio esclusivo dell'Amministrazione » s'intende che si riferiscono all'Amministrazione dei lavori pubblici; ma ad ogni modo, si può accettare anche l'emendamento dell'onorevole Rogna, perchè quando si dice « a giudizio del ministro dei lavori pubblici » per me vale lo stesso che a giudizio dell'Amministrazione.

Presidente. L'onorevole ministro dunque non si oppone all'emendamento dell'onorevole Rogna. La Commissione lo accetta egualmente?

De Nava, relatore. Non ci opponiamo, perchè è uno schiarimento.

Però pregherei l'onorevole Rogna di voler lasciare la parola *esclusivo* essendo opportuno

disporre che esclusivamente il ministro debba giudicare. Siccome dall'emendamento dell'onorevole Rogna sarebbe tolta la parola *esclusivo* e si direbbe: a giudizio del ministro dei lavori pubblici, gli faccio osservare che la parola *esclusivo* include anche un concetto che deve essere espresso; e quindi pregherei che si aggiungesse.

Rogna. Non vi ho difficoltà.

Presidente. Allora il capoverso primo dell'articolo 6 rimarrebbe redatto così: « Un'opera di terza categoria si ritiene compiuta quando siano stati eseguiti i lavori secondo i progetti approvati, ed a giudizio esclusivo del ministro dei lavori pubblici si sia raggiunto, ecc. » Il resto come nell'articolo.

Coloro che approvano l'articolo 6, così modificato, sono pregati di alzarsi.

(È approvato).

Art. 7.

Dal giorno in cui sarà stato accertato il compimento dell'intera opera o di parte di essa, ai sensi del precedente articolo, le spese per la manutenzione ordinaria e straordinaria saranno ad esclusivo carico dei proprietari interessati.

A tale effetto il Consorzio obbligatorio, costituito per la costruzione dell'opera, continuerà ad esistere come Consorzio obbligatorio di manutenzione.

Compiuti soltanto i lavori di uno o più comprensori, i proprietari, oltre la tassa di manutenzione da imporsi secondo il grado d'interesse, continueranno a pagare il contributo stabilito per l'intera opera a termini dello articolo 5.

(È approvato).

Art. 8.

Compiuta l'opera in tutto od in parte ai sensi dell'articolo 6, il Consorzio dovrà procedere alla liquidazione definitiva della quota di contributo dovuta da ciascun proprietario, distinguendo i terreni in classi, secondo l'utile che avranno risentito o risentiranno dalle opere medesime.

In base alla detta liquidazione definitiva, il Consorzio stabilirà, secondo le norme che saranno precisate nel regolamento per la esecuzione della presente legge, il tempo e i modi coi quali dovranno essere corrisposti i maggiori contributi dai proprietari debitori

e rimborsate le somme ai proprietari creditori.

(È approvato).

Art. 9.

I contributi dei proprietari, tanto per la esecuzione dell'opera, quanto per la sua manutenzione e conservazione, costituiscono oneri reali gravanti i fondi, e sono da esigersi con le forme ed i privilegi della imposta fondiaria.

(È approvato).

Art. 10.

Qualora entro i sei mesi dalla data del Decreto Reale di classifica, il Consorzio non si costituisca, a termini dell'articolo 3, desso potrà esser costituito di ufficio, mercè l'opera di un Commissario Regio, il quale curerà la compilazione dell'elenco degli interessati e la riunione dei consorziati.

Inoltre, quando il Consorzio non funzioni regolarmente, sono ad esso applicabili le disposizioni contenute nell'articolo 25 della legge 25 giugno 1882, n. 869, sulle bonificazioni delle paludi e dei terreni paludosi.

L'onorevole Rogna propone a quest'articolo un emendamento, cioè che al comma secondo si sostituiscano i seguenti:

« Inoltre quando il Consorzio non funzioni regolarmente il Governo può sciogliere l'Amministrazione e col mezzo di un commissario eseguire le opere.

« Ultimati i lavori, ed in ogni caso dopo un anno dalla data del Regio Decreto che ha sciolto l'Amministrazione del Consorzio, i proprietari interessati hanno diritto di ricostruire l'Amministrazione.

« Verificandosi un nuovo scioglimento nel triennio successivo, i proprietari non potranno chiederne la ricostituzione se non dopo un triennio dalla data dell'ultimo Regio Decreto di scioglimento. »

L'onorevole Rogna ha facoltà di parlare.

Rogna. L'emendamento che io propongo all'articolo 10 tende a riprodurre in questa legge le disposizioni che sono solamente accennate nel comma secondo di questo articolo della Commissione, riferendosi all'articolo 25 della legge 25 giugno 1882, n. 869 circa le bonificazioni delle paludi e dei terreni paludosi.

Credo opportuno che questo riferimento

alla legge non si faccia, ma che invece si riproduca la disposizione dell'articolo 25 della legge del 1882 in questa legge, introducendovi però una lieve modificazione. Invero, l'articolo 25 della legge del 1882 dice che, verificandosi in seguito un nuovo scioglimento, i proprietari interessati non potranno chiedere la ricostituzione del consorzio se non dopo un triennio dall'ultimo Decreto Reale; invece io vorrei che si dicesse « verificandosi uno scioglimento nel triennio successivo », dando così tempo all'Amministrazione di agire, e, se agisce per un triennio, impedendo che possa verificarsi quanto è detto nell'articolo 25 della legge del 1882.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

De Nava, relatore. Pregherei l'onorevole Rogna di non insistere nel suo emendamento. Premetto che, ove si trattasse soltanto di riportare integralmente la disposizione contenuta nell'articolo 25 della legge 25 giugno 1882, non ci sarebbe bisogno del suo emendamento, perchè citandola vogliamo applicarla integralmente. Ma evidentemente lo scopo cui tende l'onorevole Rogna è quello di modificarla. Ora io lo pregherei, ripeto, di non insistere nelle due modificazioni che egli propone. Con la prima egli, là dove si dice che « il Governo può sciogliere l'Amministrazione » aggiunge « e col mezzo di un commissario eseguire le opere. » Ora questa modificazione è contraria al concetto dell'articolo 25, inquantochè quando si scioglie un consorzio e si nomina un commissario, non è detto che questo commissario debba eseguire tutte le opere; esso dura in carica soltanto fino a quando occorre per riordinare l'Amministrazione, ma appena questa è riordinata, il consorzio rientra nelle sue funzioni e continua ad eseguire le opere. Invece, secondo la modificazione proposta dall'onorevole Rogna, il consorzio non dovrebbe più funzionare finchè le opere non siano eseguite. Ora per questa parte il suo emendamento non mi pare accettabile.

Per l'altra osservo che, secondo l'onorevole Rogna, affinché il secondo scioglimento possa produrre la permanente durata del commissario deve avvenire nel triennio successivo. Ora non mi pare questa una condizione indispensabile perchè intervenga il provvedimento sancito dall'articolo 25 della legge del 1882.

Può anche succedere che dopo tre anni il secondo scioglimento sia determinato da tali ragioni per cui evidentemente si debba continuare con la misura del commissario regio. Credo che la disposizione della legge sulle bonifiche si possa applicare integralmente ai Consorzi idraulici di terza categoria.

Spero che, dopo queste spiegazioni, l'onorevole Rogna non vorrà insistere nel suo emendamento.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Anch'io prego l'onorevole Rogna di non insistere nel suo emendamento; ed aggiungerò un'altra osservazione a quelle così bene esposte dall'onorevole relatore.

La prima parte dell'emendamento dell'onorevole Rogna dice: « Inoltre quando il Consorzio non funzioni regolarmente, il Governo può sciogliere l'Amministrazione e col mezzo di un commissario eseguire le opere ».

Ora il Governo non può eseguire le opere di terza categoria mediante un commissario; esso può obbligare il Consorzio a fare queste opere, ma non può prender la responsabilità, che sarebbe un grave carico.

Per questa ragione, e per quelle dette dall'onorevole relatore, prego l'onorevole Rogna di non insistere nel suo emendamento.

Presidente. Onorevole Rogna insiste nel suo emendamento?

Rogna. Lo ritiro.

Presidente. Pongo allora a partito l'articolo 10.

(È approvato).

Art. 11.

Ogni qualvolta un Consorzio non sia in grado di funzionare a causa di deficienza di mezzi, lo Stato avocherà a sè la costruzione delle opere, e potrà:

a) consentire che il contributo dei proprietari sia pagato in un numero di rate annuali non maggiore di venti, nei modi indicati all'articolo 9;

b) concedere la stessa facilitazione alle Provincie e ai Comuni interessati, i quali però dovranno rilasciare, in conformità della legge 19 aprile 1872, n. 759, tante delegazioni annuali sulle sovrimposte ed altri cespiti diretti quante rappresentano il contributo annuo rispettivo.

In tali casi il pagamento delle rate annuali comincerà con l'inizio dei lavori. Questi ultimati, la ripartizione delle quote sarà stabilita in base alla spesa effettivamente occorsa.

(È approvato).

Art. 12.

Nei casi previsti dagli articoli 10 e 11 lo Stato, appena compiuta l'opera, in tutto o in parte ai sensi dell'articolo 6, ne farà la consegna al Consorzio; ma continuerà ad esigere direttamente, fino alla totale estinzione del suo credito, le quote a carico delle Provincie, dei Comuni e dei proprietari interessati; salve le operazioni di conguaglio da parte del Consorzio secondo l'articolo 6.

(È approvato).

Art. 13.

Contro i Decreti Reali di classificazione d'un'opera in 3ª categoria è ammesso il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato, a termini dell'articolo 24 della legge 2 giugno 1889, n. 6166.

Sui ricorsi prodotti contro i Decreti ministeriali che rigettino la domanda di classifica, e su quelli prodotti contro la determinazione del perimetro dei beni interessati e la ripartizione delle quote definitive, sarà provveduto per Decreto Reale, udita la Commissione centrale di cui al precedente articolo 4, salvo sempre il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato, secondo il mentovato articolo 24.

A questo articolo 13 l'onorevole Rogna ha presentato il seguente emendamento:

« Sui ricorsi per il riparto provvisorio delle quote di cui all'articolo 5 decide definitivamente la Giunta provinciale amministrativa ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rogna.

Rogna. Poichè so che l'onorevole ministro e l'onorevole Commissione accettano il mio emendamento, rinuncio a parlare.

Presidente. Onorevole ministro, accetta l'emendamento dell'onorevole Rogna?

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Lo accetto.

Presidente. Onorevole relatore?...

De Nava, relatore. La Commissione accetta l'emendamento: però prega l'onorevole Rogna di consentire, anche per ragioni di armonia

legislativa, che il comma terzo da lui proposto sia invece secondo, diventando terzo il secondo del progetto della Commissione.

Presidente. Onorevole Rogna, consente?

Rogna. Non vi ho alcuna difficoltà.

Presidente. Quest'articolo 13 allora rimane così formulato:

« Contro i Decreti Reali di classificazione di un'opera in terza categoria è ammesso il ricorso alla quarta Sessione del Consiglio di Stato a termine dell'articolo 24 della legge 2 giugno 1889, n. 6166.

« Sui ricorsi per il riparto provvisorio delle quote di cui all'articolo 5 decide definitivamente la Giunta provinciale amministrativa.

« Sui ricorsi prodotti contro i Decreti ministeriali che rigettino la domanda di classifica, e su quelli prodotti contro la determinazione del perimetro dei beni interessati e la ripartizione delle quote, definitiva, sarà provveduto per Decreto Reale, udita la Commissione centrale di cui al precedente articolo 4, salvo sempre il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato, secondo il mentovato articolo 24 ».

Pongo a partito l'articolo 13 così modificato.

(È approvato).

Art. 14.

Spetta alla sola autorità amministrativa, escluso qualsiasi intervento dell'autorità giudiziaria, riconoscere, anche in caso di contestazione, se i lavori rispondono allo scopo cui debbono servire, alle esigenze tecniche ed alle buone regole dell'arte.

In caso di espropriazione, totale o parziale, permanente o temporanea, di fondi, o quando vi fosse ragione di risarcimento di danni dipendenti dalla esecuzione o dallo esercizio delle opere, qualunque sia la coltura o l'industria che si esercita sul fondo, le indennità e i danni saranno valutati in base alla rendita netta media dell'ultimo decennio, risultante dai contratti esistenti nell'ufficio di registro; ed in mancanza la rendita netta sarà ritenuta eguale a sei volte la imposta principale erariale del fondo occupato o danneggiato, ed il capitale valore di esso fondo eguale a 120 volte l'imposta medesima.

(È approvato).

Art. 15.

Per la esecuzione tanto delle opere di 5ª categoria previste nell'articolo 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173, quanto delle opere necessarie a difendere gli abitanti di città, villaggi e borgate contro le frane, lo Stato, indipendentemente dal concorso della Provincia, potrà accordare un sussidio in misura non maggiore di un terzo della spesa, quando questa sia sproporzionata alle forze del Comune e dei proprietari e possessori interessati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Meardi.

Meardi. Ringrazio e lodo l'onorevole ministro di aver presentato questo disegno di legge che riforma e migliora con opera saggia ed efficace quella del 1893. A proposito di questo articolo 15, richiamo però la sua attenzione intorno ad un fatto che ne è sotto ogni aspetto meritevole.

Finora, nel bilancio dei lavori pubblici, si stanziava una somma: con la quale si dovevano sussidiare le opere di questa categoria che tendono a migliorare il regime dei torrenti ed a salvare i Comuni dalle frane, dalle inondazioni e da altri inconvenienti deplorevolissimi.

Ma, disgraziatamente, essa non poté mai essere erogata almeno in gran parte, perchè la legge del 1893 stabiliva pel Ministero un impedimento assoluto, consistente nel divieto al Governo di venire in aiuto di queste opere, tranne che nel caso tassativo che le Province alla loro volta concedessero un equo concorso nella spesa. Ora, essendo notorio lo stato finanziario infelicissimo delle provincie, si comprende come, potendo esse a mala pena sopperire alle spese obbligatorie, non sarebbero state in grado di concedere sussidi a tale scopo, malgrado il loro buon volere. Quindi un'azione negativa da parte delle Provincie, e in conseguenza un'azione, anche negativa, da parte del Governo il quale, malgrado gli stanziamenti fatti nel bilancio dei lavori pubblici, si vedeva impossibilitato a sussidiare opere pur riconosciute meritevoli. E ciò spiega come in questi ultimi anni gran parte dello stanziamento non sia stata erogata e siasi anzi proposta una diminuzione.

L'articolo 15 di questo disegno di legge toglie questo grande inconveniente, ed io ne dò ampia lode al ministro che lo ha proposto.

Lo prego, tuttavia, di considerare che, nelle pratiche, che debbono essere pochissime, le quali contemplan richieste di sussidi per spese di quinta categoria in questi due o tre anni, pratiche che non sono state ancora, definitivamente, risolte, di fronte al temporeggiamento dei deliberati provinciali, ve ne ha taluna, eccezionalmente, meritevole di essere sussidiata quantunque l'esecuzione delle opere sia già cominciata o, recentemente, appena compiuta.

Si tratta, ripeto, di pochissimi casi che, però, segnalo all'attenzione del ministro. Ora, se questa legge toglie, per l'avvenire, l'obbligo alle provincie di dare il sussidio, e, quindi, permette al Governo di concederlo, indipendentemente dalla volontà delle provincie stesse, per le opere di quinta categoria che si costruiranno in avvenire, non mi parrebbe equo punire i pochi diligenti che ricorsero al Governo per ottenerlo e che, coraggiosamente, eseguirono le opere prima ancora che le Provincie deliberassero.

Non intendo, naturalmente, dare soverchia estensione al mio concetto di sussidio, che io limito allo stanziamento dell'esercizio in corso, che sia disponibile e per opere già costruite, recentemente, ma di eccezionale importanza.

Ad esempio, posso citare un fatto della provincia di Pavia, che è veramente pietoso, di un piccolo comune, quello di Retorbida, attraversato da un torrente, per deviare il quale costituì un Consorzio che spese ben duecento e più mila lire. L'opera, sotto ogni aspetto, presentava i requisiti necessari perchè il consorzio fosse sussidiato; ma la provincia di Pavia è soffocata da enormi gravezze e minacciata benanco di dover pagare circa un milione per requisizioni di guerra del 1848-49, imposte dal governo straniero alle provincie lombarde. Dovette, quindi, eliminare dal suo bilancio qualsiasi spesa facoltativa per quanto giustificata, nè volle prendere una deliberazione in merito al Consorzio di Retorbida. E per conseguenza anche il Ministero non poté decretare il sussidio.

Però si pose, egualmente, mano alle opere quantunque ancora non siasi, definitivamente, deliberato sulla concessione del sussidio nè dalla Provincia, nè dal Ministero. È, insomma, ancora pratica aperta. Una disposizione non si poté dalla Commissione introdurre nella legge per questi pochi casi. Ma, limitata-

mente ai fondi disponibili nell'esercizio in corso, appena la legge abbia eliminato il principio della obbligatorietà del concorso delle provincie, parmi potrebbero, in via eccezionale, sussidiarsi singole opere che, per l'eccezionalità della loro importanza, giustifichino il provvedimento.

Con ciò non si dà effetto retroattivo alla legge, ma, almeno, non si punirà il coraggio e la diligenza di qualche Consorzio che esegui opere recenti pur restando in attesa di una favorevole accoglienza alle istanze per un sussidio. Sarà provvedimento saggio e ispirato ad equità.

Lacava, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

Presidente. Parli.

Lacava, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio l'onorevole Meardi delle parole benevole al mio indirizzo, circa la presentazione del disegno di legge, e anche dell'appoggio che egli dà alla mia proposta.

Terrò conto di quanto egli ha detto. Ma non sono, soltanto, i casi della provincia di Pavia, ve ne sono anche altri di altre Provincie. Ma dove intendo, sopra tutto, richiamare l'attenzione della Camera intorno al disegno di legge, è sul punto che esso elimina l'inconveniente in forza del quale le Provincie dovevano, sino ad ora, anticipatamente deliberare il loro concorso. Molte Provincie ciò non fecero, è noto, e quindi molte opere non si poterono compiere nonostante il desiderio dell'amministrazione di concedere il sussidio dello Stato. Ma oltre a ciò faccio rilevare alla Camera che sono moltissimi i piccoli Comuni, i villaggi e le borgate che si vedono corrose da torrenti e da fiumi senza che abbiano i mezzi per fare le opere di riparazione; e per tutti questi casi il mancato compimento dei lavori, anzi lo stesso mancato inizio dei lavori medesimi, è sempre dipeso da questa difficoltà, che le Provincie non concedevano mai il sussidio. L'articolo 15 in discussione elimina, appunto, questa difficoltà, e, quindi, spero che i casi di cui ha parlato l'onorevole Meardi e gli altri che sieno possibili, troveranno, o in un modo, o in un altro il mezzo di avere la loro soluzione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

De Nava, *relatore*. L'onorevole Meardi ha detto che la Commissione non ha voluto

accettare la sua proposta di un articolo che, in questa legge, contemplasse i casi da lui accennati, cioè, quelli di opere già eseguite per le quali lo Stato non ha potuto dare il sussidio perchè le Provincie non vollero o non poterono concorrere alla spesa. L'onorevole Meardi desiderava che si introducesse un articolo speciale nella legge per queste opere. Però gli faccio osservare che un simile articolo sarebbe stato molto pericoloso.

Con questa legge si stabilisce un trattamento favorevole pel futuro, ma era impossibile ammettere il principio che si possa concedere sussidi ad opere già eseguite e, forse, anche da moltissimo tempo.

L'onorevole Meardi ha fatto una raccomandazione al ministro. Ebbene, se esso potrà trovare nel suo bilancio un margine per sussidiare anche opere già compiute, tanto meglio; vorrà dire che il bilancio si trova in buone condizioni. Ma, come disposizione legislativa, il dare sussidio ad opere già compiute, indipendentemente dal concorso delle Provincie, non potrebbe, in alcun modo, essere ammessa dalla Commissione, senza pericolo del bilancio.

Ma nemmeno noi escludiamo che il ministro possa fare un trattamento speciale per casi di eccezionale importanza e in condizioni eccezionali.

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

Lacava, *ministro dei lavori pubblici*. Terrò conto, come dicevo, della raccomandazione fatta, testè, dall'onorevole Meardi; ma, intendiamoci bene, se vi saranno casi speciali, non rifiuto a portarvi sopra la mia attenzione. Ma, come principio generale, non potrei ammettere il concetto di sussidiare opere già compiute, tanto più che lo stesso onorevole Meardi parlava di opere in corso di esecuzione.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni pongo a partito l'articolo 15, che rileggo:

Art. 15.

Per la esecuzione tanto delle opere di 5ª categoria previste nell'articolo 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173, quanto delle opere necessarie a difendere gli abitanti di città, villaggi e borgate contro le frane, lo Stato, indipendentemente dal concorso della Provincia, potrà accordare un sussidio in misura non maggiore di un terzo della spesa, quando

questa sia sproporzionata alle forze del Comune e dei proprietari e possessori interessati.

(È approvato).

Art. 16.

Le spese per le opere di cui agli articoli 98 e 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173, possono essere rese obbligatorie con Decreto del ministro dei lavori pubblici quando si tratti di prevenire o di riparare danni gravi ed estesi.

Contro il decreto è ammesso il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato a termini dell'articolo 5 della legge 2 giugno 1899, n. 6166.

Rogna. Chiedo di parlare su questo articolo.

Presidente. Parli.

Rogna. Desidero chiedere all'onorevole relatore e all'onorevole ministro una semplice spiegazione, sopra un dubbio che può sorgere dalla lettura dell'articolo 16. In esso si dice che può essere resa obbligatoria la spesa di cui all'articolo 98 della legge 30 marzo 1893, il quale riguarda le opere di quarta categoria, e quella di cui all'articolo 99 della stessa legge, il quale riguarda le opere di quinta categoria.

Ora, poichè, in questi articoli, si fa cenno anche dell'obbligo che Comuni e Province hanno di concorrere nella spesa e si accenna pure al sussidio che lo Stato dovrà concedere in determinati limiti, domando: rimangono intatte queste disposizioni concernenti i Comuni, le Province e lo Stato, oppure si intende che anche i Comuni e la Province saranno obbligati a concorrere nelle spese?

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore,

De Nava, relatore. Mi affretto a rispondere all'onorevole Rogna, che non vi è dubbio che le disposizioni degli articoli 93 e 99, in quanto si riferisce al concorso dello Stato, delle Province, dei Comuni, rimangano integri.

Il senso dell'articolo è questo: nell'articolo 102 della legge del 1893, è già stabilito che il Ministero dei lavori pubblici possa dichiarare obbligatorie alcune spese per i proprietari; soltanto v'è una procedura lunga che si deve seguire per ottenere lo scopo. L'articolo 16 non fa altro che abbreviare tale procedura; ma, in tutto il resto, rimane integro quanto è statuito intorno al concorso

dello Stato, delle Province e via discorrendo.

E, poichè mi trovo a parlare, pregherei l'onorevole presidente di rettificare un errore di stampa, che è incorso nel secondo capo dell'articolo. Dove si dice: « a termini dello articolo 5 della legge 2 giugno 1889, » deve dirsi, invece: « a termini dell'articolo 25 della legge, ecc. »

Presidente. Sta bene. Rileggo l'articolo 16 con la correzione di stampa indicata dall'onorevole relatore:

Art. 16.

Le spese per le opere di cui agli articoli 98 e 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173, possono essere rese obbligatorie, con decreto del ministro dei lavori pubblici, quando si tratti di prevenire o di riparare danni gravi ed estesi.

Contro il decreto è ammesso il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato a termini dell'articolo 25 della legge 2 giugno 1889, n. 6166.

Con questa correzione, metto a partito l'articolo 16.

(È approvato).

Art. 17.

Nella legge di approvazione del bilancio di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, si determinerà il fondo da stanziarsi annualmente a titolo di concorsi e sussidi dello Stato per effetto della presente legge.

(È approvato).

Art. 18.

Le disposizioni della presente legge si applicano anche ai Consorzi per opere già classificate di terza categoria, a termini della legge 30 marzo 1893, n. 173, delle quali non sia cominciata o sia tuttora in corso l'esecuzione.

Il Governo del Re è autorizzato a riunire in testo unico le sovraindicate disposizioni e quelle delle leggi 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e 30 marzo 1893, n. 173, intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie, in quanto non siano contrarie alla presente legge.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà, a suo tempo, votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti di polizia ferroviaria riguardanti i ritardi dei treni (Modificato dal Senato):

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione pel disegno di legge: Provvedimenti di polizia ferroviaria riguardanti i ritardi dei treni.

Questo disegno di legge già approvato dalla Camera, viene rimandato alla Camera stessa, modificato dal Senato del regno.

La Commissione accetta le modificazioni.

Si dia lettura del disegno di legge.

Miniscalchi, segretario, dà lettura del disegno di legge approvato dal Senato del Regno. (V. Stampato n. 51-c).

Presidente. La discussione generale è aperta. Primo iscritto è l'onorevole Sonnino. Ha facoltà di parlare.

Sonnino-Sidney. Non intendo di fare un discorso, ma, semplicemente, una dichiarazione di voto.

Questo disegno di legge passò quasi inavvertito in questa Camera, il 21 novembre, nella prima seduta in cui si ripresero le discussioni normali. Poi al Senato ebbe una discussione abbastanza larga della quale non mi sono potuto rendere ragione fuorchè dai brevi resoconti dei giornali, perchè i resoconti ufficiali non sono, che io sappia, ancora stati pubblicati.

Certo, fu aggiunto un articolo che attenua, in qualche parte, gli effetti della legge. Però, quello che mi colpì fu la votazione che la legge ebbe al Senato, di 30 voti contrari sopra 75 votanti.

E, dico il vero, ciò mi indusse a leggere, con attenzione, la relazione, e a rendermi meglio conto di questo disegno di legge.

Debbo dire che, dopo aver letto attentamente le sentenze della Cassazione, dall'ultima delle quali trae ragione il disegno di legge (perchè lo Stato sembra voler rifare la legge in modo da poter vincere da ora in poi) (*Si ride*), mi sono convinto che il disegno di legge è non giusto, non equo, e potrebbe anche riuscire dannoso allo Stato e al pubblico.

Si è creato artificiosamente a poco a poco, con le inchieste sul personale, con le sistematiche denigrazioni per parte di una stampa non sempre imparziale, nè disinteressata,

tale un ambiente di odiosità contro le grandi amministrazioni ferroviarie, che pare quasi un atto di ardire il parlare contro qualunque provvedimento che sembri riuscire a danno loro, ancorchè paia contrario a quei principî di equità, che lo Stato deve sempre rispettare. Ma poichè mi curo poco di tutto questo, dirò schiettamente la mia opinione.

Non ho da difendere le Società ferroviarie, nè mi preoccupo dei loro interessi, e meno che mai le vorrei difendere in ciò che il servizio loro possa avere di difettoso; ma anche nella cura degli inconvenienti del servizio dobbiamo sempre essere equanimi, e badare di non cagionare un maggior danno finale allo Stato e al pubblico.

In che consiste questo disegno di legge? Consiste nel rendere, penalmente, responsabile il direttore generale, di ogni singolo ritardo di treni, mentre la giurisprudenza vigente ha determinato, soltanto, una responsabilità civile delle Società come tali.

La relazione giustifica questa nuova disposizione col dire, che quasi tutte le cause dei ritardi dei treni dipendono dal direttore generale. Riconosce, però, che tra queste cause vi è anche quella della insufficiente manutenzione del materiale mobile e delle linee. Aggiunge anche quella dell'esagerato peso dei treni, che pur dipende da insufficienti locomotive o da insufficiente armamento delle strade.

A questo vorrebbe il relatore che si provvedesse coi treni *bis*, quasi chè chi viaggia col secondo treno non giungesse in ritardo, e un treno *bis* non fosse cagione, sulle nostre linee a un binario solo, di una infinità di nuovi ritardi di altri treni.

Ma io domando: questa insufficienza nella manutenzione del materiale mobile e delle linee, che è tra le principali cause dei ritardi dei treni, non dipende anche dallo Stato per la insufficienza dei fondi di dotazione? E la insufficienza della dotazione noi l'abbiamo riconosciuta anche recentemente, ed essa si fa ogni giorno più sensibile per effetto dello stesso insperato incremento che vi è stato nel movimento delle ferrovie.

Il ministro riconobbe qui e dinanzi al Senato tale insufficienza dei fondi di dotazione, anche dopo spese tutte le nuove somme che abbiamo recentemente votate per le Casse ferroviarie dei cosiddetti aumenti patrimoniali, ammettendo in gran parte la ragio-

nevolezza, se non l'assoluta necessità di provvedere alle domande fatte dalle Società ferroviarie e che sono enumerate in una loro petizione alla Camera che fu distribuita ai deputati; da esse apparisce che, nel sessennio stabilito, per la sistemazione delle linee, di fronte al presente incremento del movimento, mancherebbe una trentina di milioni, oltre quelli che abbiamo già votati.

Ora domando io: di fronte a una tale condizione di cose, con stazioni mal provvedute, piani caricatori mancanti, binari scarsi, rotaie troppo deboli di fronte ai pesi che devono sostenere, insufficienza di traversine a sostegno delle linee, ecc. (di tutti questi particolari tecnici m'intendo poco) la riconosciuta insufficienza dell'assetto delle linee non viene a costituire una corresponsabilità normale dello Stato nei ritardi dei treni?

Non viene a costituire uno stato normale di quella tale forza maggiore che dirime, in gran parte, la responsabilità delle Società, dividendola tra esse e il Governo? E vi pare proprio questo il momento di incrudelire ora di fronte alle Società, convertendo da ora in poi in penale quella responsabilità che i tribunali hanno dichiarato essere, oggi, soltanto civile? A me sembra di no.

Non entro nella questione giuridica, se lo Stato abbia il diritto, *iure imperii*, di aggravare le condizioni contrattuali fatte alle Società con le Convenzioni. Considero la cosa solo dal punto di vista dell'equità, ed anche del senso comune.

La Cassazione ha sanzionato il concetto che i ritardi producono solo una responsabilità civile delle Società, dovendosi considerare, di fronte agli orari concertati tra esse e il Governo, quasi come un inadempimento di contratto. (*Interruzioni*).

L'ultima delle sentenze mi pare in questo senso. E vi è, poi, l'articolo 5 del regolamento del 1873, nel quale è detto che le Società esercenti sono responsabili verso il Governo (il che esclude un concetto penale) delle trasgressioni e delle irregolarità del servizio.

Ora capirei che, di fronte alla procedura pesante e costosa delle Commissioni arbitrali, che dovrebbero sedere in permanenza se volessero decidere sopra tutti i ritardi dei treni che, giornalmente, succedono, capirei che si volesse con una legge meglio definire la competenza dei magistrati ordinari e una procedura rapida e sommaria per questa

speciale forma di trasgressioni contrattuali, pregiudicivevoli all'interesse del pubblico; ma sempre mantenendosi nel campo civile, ogni volta che si voglia dall'autore diretto della trasgressione risalire alla direzione centrale, che non comparisce nè come autrice, nè come cooperatrice. Naturalmente non parlo di quei casi maggiori di trascuranza o di colpa nell'ordinamento del servizio, come accadde per la cattiva qualità del carbone nel disastro della galleria dei Giovi, per i quali sono sufficienti il Codice penale e il diritto comune.

A me il progetto pare, in primo luogo, ingiusto, perchè tende a punire e vessare il direttore generale per una serie di fatti, nei quali non entra nè punto, nè poco.

Si dirà: egli paghi la multa, per conto della Società; oppure provi la forza maggiore. Ma, o signori, le conseguenze di una citazione penale, sono spesso ben più fastidiose e gravi di quelle di una citazione civile. La non comparizione, la contumacia, può portare a condanne a pene afflittive. Ho letto nei giornali, che un pretore condannò ad un mese di carcere il direttore generale di non so quale Rete, perchè costui, non avendo fatta attenzione, per una qualsiasi ragione, alla citazione, non era comparso all'udienza. La Corte d'appello lo ha, poi, assoluto, ma intanto la condanna gli era stata inflitta.

L'articolo aggiunto dal Senato ha attenuato ma non ha tolto interamente queste ingiuste vessazioni.

Il nostro relatore dice che gl'impiegati ferroviari dai quali dipendono i ritardi debbono considerarsi quasi come ufficiali pubblici, perchè fanno un servizio pubblico, e ne desume il diritto nello Stato di legiferare su questa materia.

E sia. Anzi consideriamoli tanto come ufficiali pubblici, da supporre che ci sia addirittura l'esercizio di Stato. Ora io domando: il giorno che si iniziasse questo esercizio di Stato, che cosa diventerebbe questa responsabilità penale? Sarebbe responsabile personalmente dei ritardi il ministro o il direttore generale? Io capisco che passando l'esercizio dalle Società allo Stato, cessi la responsabilità civile dell'amministrazione collettiva, perchè resterebbe lo Stato responsabile di fronte a sè stesso, ma perchè mai il passaggio del servizio da una Società allo Stato dovrebbe spegnere la responsabilità penale, ossia

la responsabilità personale di colui che sta alla direzione centrale?

Io domando all'onorevole ministro se vorrebbe, dato che fosse a quel posto quando si riprendesse l'esercizio di Stato, ammettere la propria responsabilità penale di fronte a tutti i ritardi dei treni che avvengono in Italia.

In secondo luogo il disegno di legge non mi pare equo, perchè, come ho detto, la prima colpa delle presenti irregolarità del servizio è da ascrivere allo Stato e alla sua politica industriale incomprensibile, che lesina i denari per gl'impianti necessari per il regolare funzionamento e lo sviluppo del servizio, mentre seguita a godere dei benefici del cresciuto movimento ferroviario. Appunto oggi, quando, per effetto di questo maggiore movimento, spicca più chiara la insufficienza dell'assetto delle linee e la scarsezza delle dotazioni, appunto, oggi, vogliamo aumentare le severità intese a reprimere le irregolarità che da quella insufficienza derivano?

Capirei, dal momento che lo Stato beneficia dell'incremento dei prodotti, capirei una politica da parte dei ministri del tesoro e dei lavori pubblici la quale destinasse al miglioramento del servizio e degl'impianti ferroviari tutto l'incremento degli introiti che viene allo Stato.

Si potrebbe partire dai risultati che abbiamo avuto l'anno scorso; lo Stato ne ebbe un beneficio di parecchi milioni in più di quello che prevedeva; si consolidi la cifra in entrata a beneficio del bilancio, e si destini da ora in poi per un sessennio ogni maggior introito al migliore assetto delle linee. Basterebbe, dato un incremento annuo di meno del due per cento, ed in quest'ultimo triennio ha superato il due e un terzo, basterebbe, dico, meno del due per fornire, in cinque anni, tutti i trenta milioni che chiedono le Società. E col rimettere, a questo modo, in buon assetto le linee si riuscirebbe a risparmiare una buona parte di aumento del materiale rotabile, ora insufficientemente sfruttato, e l'indebitamento progressivo dello Stato. Naturalmente, anche in questo caso, si potrebbe, per analogia di quel che già è stato fatto, richiedere un concorso delle Società, come è avvenuto per un decimo riguardo ai ventotto milioni che abbiamo votato or sono pochi giorni.

In ultimo luogo osservo che, dato il nostro

impianto industriale insufficiente, il disegno di legge tende ad accrescere i pericoli per il pubblico viaggiante, perchè si dà una spinta a forzare il servizio.

È vero che i ritardi sono, talvolta, cagione di danni e di scontri, ma anche l'eccessiva paura dei ritardi può esser causa, egualmente, di danni e di scontri, poichè se un capo stazione è troppo preoccupato di evitare ogni ritardo, rischia di più, non aspetta risposte, infine è molto più corrivo nel lasciar partire i treni, anche prima di essersi assicurato che non possa accadere alcun inconveniente.

L'acceleramento eccessivo della velocità per riguadagnare il tempo perduto, con treni pesanti e su piani male armati per traverse e rotaie può essere pure cagione di pericolo.

Inoltre il sistema dei treni *bis* che raccomanda la Commissione può essere causa, nonchè di infiniti ritardi per tutti i treni che viaggiano nella direzione opposta, ma anche di molti pericoli, trattandosi sempre di linee ad unico binario come sono molte delle nostre e tra le principali.

E poi qui si darà luogo ad una infinità di questioni che non voglio ora esaminare. La pena si applicherà per soli ritardi accertati nelle stazioni capo-linea? o la responsabilità penale per effetto di un ritardo in una stazione intermedia non ammetterà più alcuna riabilitazione posteriore del direttore generale se il tempo viene, poi, a riguadagnarsi nel seguito del percorso e prima che il treno arrivi all'ultima sua destinazione?

Le Società vanno costrette a compiere rigorosamente il loro dovere, ma per ottenere ciò sul serio, bisogna evitare tutte le piccole avanie ingiuste, i colpi di spillo continui, tutti questi inconsulti e sterili azzamenti dell'opinione pubblica contro le amministrazioni delle ferrovie, e il mutare le leggi ogni volta che la magistratura interpreti le convenzioni in senso contrario alle domande del Governo.

Questo disegno di legge avrà per principali effetti: di accrescere forse di qualche migliaio, a fin d'anno, nelle statistiche giudiziarie, la cifra delle contravvenzioni penali; di rendere più restie le Società ad ogni miglioramento degli orari, che intensificando il movimento possa esporre le direzioni generali a nuove e continue vessazioni, anche per effetto del solo aumento del traffico, e finalmente di aumentare in tutto il Regno i li-

tigi, a solo vantaggio della benemerita classe degli avvocati. (*Si ride*).

La teoria sostenuta dal relatore, che il solo Governo fa gli orari come meglio crede, senza altro obbligo che quello di aver prima sentite le Società, a me pare assurda. Basterebbe che il Governo facesse orari impossibili, per raccogliere una larga messe di multe per l'impossibilità in cui si troverebbero le Società di starci.

Io mi domando: quale concetto, quale indirizzo ha mai il Governo nella grande questione dell'esercizio ferroviario. Ne ha uno? Perché sarebbe tempo di cominciare a decidersi e a preparare l'avvenire, per non trovarsi un giorno a mal partito e presi alla sprovvista. La nomina fatta di una Commissione che proponga lei al Governo quale è la via da seguire, quale il sistema da adottare, mostrerebbe che il Governo non ha alcun concetto proprio. Questa non è materia da Commissioni. Potrete nominare una Commissione quando avrete un indirizzo proprio, per meglio istruire quanto occorre per attuarlo, ma non è una Commissione che potrà dirvi se dovete preferire l'esercizio governativo a quello privato o viceversa. Chè se avete un concetto, allora bisogna seguire una linea di condotta che non presenti tutte le attuali contraddizioni. Da un lato, con minute e frequenti vessazioni e gettando ogni sorta di odiosità sopra queste vaste gestioni industriali che, in fin dei conti, nulla hanno in sé di sostanzialmente illegittimo o di censurabile quando siano condotte a dovere, e fomentando le pretese e l'indisciplinatezza del personale, voi lavorate a rendere impossibile la rinnovazione dei contratti, o almeno a renderne eventualmente assai più gravose le condizioni per lo Stato, perchè tutto questo, alla rinnovazione dei contratti (dato che li vogliamo rinnovare) lo sconteremo a lire e centesimi a carico dell'erario.

Dall'altro lato supponendo che voi abbiate il concetto che val meglio il servizio di Stato, perchè perdetevi tutto questo tempo? Perché non cominciate a prepararvi meglio? Perché compromettete la libertà d'azione dello Stato col lasciare insufficientemente provvedute per l'avvenire le vostre linee, per l'assetto delle quali al tempo della scadenza dei contratti occorreranno spese ingenti, e più ancora coll'indebitarvi maggiormente verso le Società, come con l'operazione che ci avete

proposta l'altro giorno per l'aumento del materiale mobile? Quando avrete creato un debito maggiore, di oltre 60 o 70 milioni, verso le Società, sarà più difficile (dato il primo debito di 270 milioni), sarà molto più difficile per lo Stato di riassumere nelle proprie mani queste vaste gestioni, o di resistere alle pretese anche eccessive delle Società.

Io non so approvare queste contraddizioni, e perciò ho voluto fare la presente dichiarazione, che voterò contro questa legge, per quanto comprenda benissimo che, di fronte all'andazzo preso, queste mie parole lasceranno il tempo che trovano.

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

De Nava. L'onorevole Sonnino ha sollevato a grande altezza, come suole, una grave questione. Egli ha ragione quando dice che ormai siamo in un ambiente tale, che non si può parlare di alcuna cosa che si riferisca alla questione ferroviaria senza trovarsi di fronte a preconcetti che turbano la serenità dei giudizi. Egli ha ragione inoltre quando reputa sia necessario ormai iniziare la discussione sull'importante problema dell'esercizio ferroviario.

Io credo, che del programma di un Governo parte essenziale debba essere quella che si riferisce all'esercizio delle nostre ferrovie alla scadenza delle Convenzioni.

A me pare che si possa convenire nella critica che l'onorevole Sonnino ha fatto del metodo seguito dal ministro di nominare una Commissione che debba studiare su questo argomento. Una Commissione potrà essere incaricata di studiare le nuove Convenzioni, o può essere incaricata di studiare in quale modo l'esercizio ferroviario debba essere assunto dallo Stato al finire delle Convenzioni; ma, evidentemente, deve precedere una decisione su questo punto: deve continuare il sistema dell'esercizio privato, ovvero giova tornare all'esercizio di Stato? Questa risoluzione non deve subordinarsi allo studio di una Commissione. Deve essere presa dal Governo, e deve essere parte del suo programma.

Ora, poichè il Governo non dichiara il suo sentimento in proposito, la nomina di una Commissione non può avere altro effetto, che quello di sfuggire alla responsabilità gravis-

sima cui il Governo deve andare incontro in questa materia.

Premesso ciò, io non nego gli inconvenienti, accennati dall'onorevole Sonnino, nell'esaminare questo disegno di legge; ma reputo che non si possa equamente discutere di esso, senza ricordare la storia dei precedenti.

Ecco di che si tratta.

È evidente che le multe di cui si tratta dovrebbero essere di carattere amministrativo rispetto agli esercenti come Società, e dovrebbero essere applicate senz'altro appena il ritardo si verifica. La Società, per non pagarle, dovrebbe dimostrare che il ritardo è avvenuto per causa di forza maggiore e per fatti indipendenti dalla sua volontà. In tal caso il Governo restituirebbe le multe che la Società ha pagato. Resterebbe salva alla Società l'azione, se ne ha, in caso di pagamento, contro i suoi funzionari responsabili.

Questo è il concetto chiaro e preciso che toglierebbe tutte le difficoltà.

Che cosa è invece avvenuto? È avvenuto che l'autorità giudiziaria, ed anche la Cassazione, in più sentenze dichiarò che le multe avevano carattere penale. Ed io non nego che un tale concetto è più conforme alla legge del 1865 sulle opere pubbliche, ed al regolamento del 1873, sulla polizia delle ferrovie. Il Governo seguì questi responsi, iniziando i procedimenti contro coloro che avevano causato il ritardo dei treni, i singoli funzionari, quando la colpa fosse chiara, o i direttori, quando la colpa fosse complessa.

Era un lavoro enorme, perchè è evidente che il ritardo di un treno può esser prodotto da una quantità di persone che hanno concorso con la loro negligenza a generarlo; ma ripeto che il Governo si mise su questa via per seguire l'interpretazione data alla legge dall'autorità giudiziaria. Senonchè, quando per parecchio si era adottato questo metodo, l'anno scorso la Società Sicula ricorse alla Corte di cassazione contro una sentenza di condanna, e la Corte di cassazione pensò di mutare parere e dichiarò: nossignore; le multe non sono di carattere penale, sono di carattere civile: anzi disse qualche cosa di più, cioè a dire che la multa è contrattuale, e perciò si doveva decidere sulla trasgressione ricorrendo all'arbitrato stabilito dalle Convenzioni, cioè a dire che per ogni ritardo di treni si dovrebbe convocare il collegio arbi-

trale per decidere se la contravvenzione esiste.

È evidente che dopo questa decisione contravvenzioni non se ne sarebbero potute più accertare, e i ritardi sarebbero rimasti assolutamente impuniti; onde è che il Governo fu costretto dalla necessità a chiarire con una legge questo punto oscuro, e volendo mantenere il carattere penale alla contravvenzione, per evitare difficoltà insuperabili non restava che accentrare la responsabilità nel direttore generale della società esercente.

Se questo sistema non si volesse seguire converrebbe, come sopra ho detto, dare alla multa il carattere amministrativo; ma la legge avrebbe allora bisogno di molti completamenti, prevedendo i due casi: dell'esercizio diretto delle ferrovie da parte dello Stato, e dell'esercizio privato.

Fatte queste brevi osservazioni, soltanto per giustificare questo disegno di legge, ripeto che sono completamente d'accordo con l'onorevole Sonnino nella parte generale in cui egli ha sollevato un'altissima questione nella quale speriamo che se non ora, in altra occasione, cioè nella prossima discussione del bilancio dei lavori pubblici, potremo udire quale è il pensiero del Governo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nocito.

Nocito. Io presi a parlare su questo disegno di legge nella passata discussione lodando l'opera del Ministero ed anzi in qualche punto lamentandomi perchè non si era fatto abbastanza. Osservai allora che dove si trova in pericolo il pubblico interesse e la pubblica incolumità, come spesso avviene trattandosi di ritardi di treni, si doveva fare qualcosa di più che conservare le lievi ammende stabilite dal Decreto 31 ottobre 1873.

Non sembri dunque strano che dopo che il progetto di legge è stato approvato dal Senato, io non resti persuaso delle osservazioni che ha fatto ora l'onorevole Sonnino per combattere questo disegno di legge. Il disegno di legge non è d'iniziativa parlamentare, e, come sa la Camera, porta non solo la firma del ministro dei lavori pubblici, ma anche del ministro guardasigilli. In verità non si tratta soltanto di una mera questione ferroviaria, ma di una questione legale e giuridica.

Finora è stato in vigore il Decreto 31 ottobre 1873 che stabilisce diverse am-

mende pei ritardi dei treni ferroviari. Questo Decreto non è stato mai considerato come un tatuaggio od una punzecchiatura di spilli per le Società ferroviarie, e queste lo hanno accettato, e vi si sono sottomesse. Ora questo stato di cose non è variato, e non è punto mutata la scala e la quantità delle pene pecuniarie. Solo si tratta di fare una mutazione nello stabilire il carattere di queste pene, cioè se le dette pene debbano essere considerate a titolo contrattuale od amministrativo, ovvero a titolo penale. Ora non può nascer dubbio che le multe contrattuali servono a tutelare gli interessi privati, l'osservanza dei patti delle private contrattazioni, mentre nel nostro caso si tratta di pubblico interesse, di incolumità pubblica, di pubblico servizio. Non si può nemmeno riconoscere nelle penali pei ritardi dei treni il carattere di multe amministrative, perchè queste, che vengono applicate in modo amministrativo riguardano lievi infrazioni, come la multa che paga il contribuente per il ritardato pagamento della imposta. Quando però si tratta di contravvenzioni che turbano un pubblico servizio, e riguardano un gran numero di persone lese dal fatto o dalla omissione, sorge allora la contravvenzione veramente penale.

Il disegno di legge non ha fatto altro che risolvere questa questione pendente, ed io credo si sia fatto bene a risolvere con una legge interpretativa questa questione così agitata presso la Corte suprema di cassazione. Era necessario che il potere legislativo in una così importante materia avesse detto la sua parola intorno al valore e all'indole di queste multe; e tanto più era necessario farlo in questi ultimi tempi nei quali abbiamo dovuto lamentare disastri ferroviari gravissimi avvenuti per non essersi osservato l'orario e per causa dei ritardi.

Si è detto che il direttore generale verrebbe così ad essere colpito senza essere nè autore nè complice di questi fatti. Ma ognuno sa che il direttore generale è il rappresentante della Società, e che come tale ha l'obbligo di sorvegliare che tutto vada in regola, e deve pure rispondere del personale deficiente, dei vagoni sovraccarichi di merci e delle linee ingombre. Il direttore generale ha inoltre accettato un orario, ed egli quindi deve osservarlo e farlo osservare. Ora tutto questo è nelle contravvenzioni fondamento giuridico di responsabilità penale.

Del resto, se trattasi di ritardi provenienti da forza maggiore, e che da lui non dipendono, egli non deve rispondere, perchè l'articolo 1 del disegno di legge dice, che i ritardi dei treni sono contravvenzioni nei sensi del Codice penale, quindi si applica a questa materia la teoria dell'imputabilità delle contravvenzioni. Si sa bene, del resto, che questi ritardi sono in definitiva pagati dalle Società.

Triepi. Ma il carcere lo paga la Società? (*Interruzioni — Commenti*).

Presidente. Onorevoli colleghi, non interrompano!

Nocito. A questo punto, di far subire l'arresto per mancato pagamento, non si arriverà mai. Del resto io non so in che modo si possano elevare tutte queste difficoltà quando l'articolo terzo votato dal Senato lascia le cose nel preciso stato come si trovavano prima, perchè diventa una mera dichiarazione accademica il dire che le multe hanno un carattere penale, quando si dà un termine al direttore generale per pagare queste multe come le pagava prima, e così evitare qualsiasi giudizio. Solo si ottiene con questa legge, che le multe non siano illusorie, e che assegnando un termine alle società per il pagamento delle multe, sotto la minaccia d'un giudizio penale di contravvenzione, le multe saranno realmente pagate, e non saranno sottoposte alle tergiversazioni amministrative.

Se le società non credono di doverle pagare affrontino il giudizio, e per la loro disciolpa ci sia una sentenza giudiziaria, che valga a tranquillare la pubblica coscienza. Allora perchè tutte queste difficoltà? (*Commenti*)

Si dice, a mo' d'esempio: che cosa si farà un giorno, quando lo Stato assumerà l'esercizio delle ferrovie? Chi dovrà pagare le multe relative ai ritardi? L'eccessiva paura dei ritardi non è forse un male uguale al ritardo stesso?

Io dico francamente, che tutte queste obiezioni non mi persuadono, perchè lo Stato non agisce da sè, ma per mezzo di organi, o di quei tali impiegati i quali debbono rispondere della regolarità di un dato ramo di servizio pubblico. Essi quindi dovranno allora rispondere dei ritardi quando sarà provata la loro colpa.

Il servizio dello Stato nelle ferrovie non equivale ad abrogare il capoverso dell'articolo 45 del codice penale così concepito:

« Nelle contravvenzioni ciascuno risponde della propria azione od omissione, ancorchè non si dimostri che egli abbia voluto commettere un fatto contrario alla legge. »

Non so poi perchè si debba dire che la paura dei ritardi è un male della stessa importanza dei ritardi stessi, perchè tutto questo equivale in sostanza a dire, che non si deve tener conto alcuno dei ritardi ed a considerare questa materia come se non esistesse. È un argomento che equivale a proclamare ogni specie d'impunità.

Si dice: ma lo Stato ha una certa responsabilità per le stazioni mal provvedute, e per la insufficienza delle dotazioni, e via dicendo.

Questo argomento prova troppo, perchè allora non soltanto bisognerebbe respingere la legge, ma bisognerebbe anche abrogare il Decreto del 31 ottobre 1873, che stabilisce le multe contrattuali o amministrative, come le volete chiamare; perchè si potrà sempre dire che lo Stato è responsabile, perchè non provvede le linee di buone stazioni, di buone traverse e di tante altre cose, che possono servire per il regolare andamento del servizio ferroviario. Quindi il vero colpevole sarebbe sempre lo Stato anche in questo caso, e si dovrebbe anzi rifondere un tanto alle società. Con questo sistema la loro impunità sarebbe completamente assicurata.

Io credo poi, che non possa nascere nessuna difficoltà su questo punto, che quando al ritardo ferroviario si porge riparo con una maggiore celerità, non si debba più parlare di ritardo, perchè il tempo è stato guadagnato ed il ritardo non esiste più.

Io non so persuadermi, egregi signori colleghi, come oggi all'ultima ora, e che quando la legge è passata per le due Camere, si possa venire a combatterla così radicalmente e sotto forma di dichiarazione di voto. Io credo inoltre, che per quanto possa essere autorevole la parola del nostro collega Sonnino, dopo che il Senato ha aggiunto l'articolo terzo, anche i più decisi avversari possano e debbano accettare il disegno di legge.

Con questo articolo terzo, il giudizio penale non ha luogo quando si fa il volontario pagamento e si previene così il giudizio penale. Questo concetto ha sua ragione d'essere in precedenti legislativi nostrani e stranieri, pei quali si deve cercare che i giudizi per contravvenzioni possano essere soffocati fin

dal principio, e che non si dia luogo al giudizio ogniqualvolta il contravventore abbia volontariamente pagata la multa.

Ricordo il disegno presentato dal ministro Calenda nel 4 dicembre 1895, il quale aveva precisamente per iscopo il concetto che viene ora applicato nell'articolo terzo del disegno di legge in conformità di quanto dispongono molte legislazioni straniere.

È per questo che, dopo che il Senato lo ha così emendato, dopo che lo ha approvato, dopo che una non breve discussione è stata fatta anche prima in questa Camera, io credo che non si possano avere difficoltà ad accogliere questo disegno di legge che provvede ad un interesse pubblico ed alla sicurezza dei viaggiatori.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marco Pozzo.

Pozzo Marco. Dirò poche parole.

L'onorevole Sonnino ha combattuto questo disegno di legge, come se, solo con questo, si venisse a stabilire una responsabilità penale per i ritardi dei treni; come se questa responsabilità venisse da noi creata solo oggi con questa legge.

Sonnino. Pel direttore generale!

Pozzo Marco. Verrò anche a lui.

L'onorevole Sonnino non ha ricordato che questa legge non ha che uno scopo interpretativo, quello cioè di dirimere le divergenze che sono sorte nella giurisprudenza per l'applicazione delle disposizioni vigenti; non ha ricordato che la legge sulle opere pubbliche e il regolamento di polizia per le strade ferrate, già stabiliscono la responsabilità tanto lamentata dall'onorevole Sonnino.

Infatti l'articolo 42 del regolamento per la polizia delle strade ferrate emanato in esecuzione della legge sulle opere pubbliche, dice appunto che ogni ritardo nella corsa e nell'arrivo dei convogli alle stazioni rispetto al tempo stabilito negli orari, approvati dal Ministero, quando non provenga da cause di forza maggiore, debitamente giustificate, e quando ecceda i limiti di tolleranza accordati, sarà soggetto alle penalità stabilite al titolo VII, ed ivi sono appunto indicate le diverse penalità, secondo la diversa natura dei treni, diretti, omnibus o misti, e secondo il maggiore o minore ritardo.

Dunque, non è con questa legge che si viene a creare la responsabilità penale; essa già esiste nel diritto vigente.

L'onorevole Sonnino, per esser logico, non avrebbe dovuto fermarsi a combattere il presente disegno di legge, ma andar più in là, e concludere che, tenuto conto della disorganizzazione, come egli ha detto, del nostro servizio ferroviario, si deve sospendere l'applicazione della legge sulle opere pubbliche, e del regolamento di polizia delle strade ferrate.

Il carattere del presente disegno di legge è, come già ho accennato, interpretativo. Le contravvenzioni pei ritardi dei treni venivano già per l'addietro accertate a carico dei direttori delle Società ferroviarie; se non che, la giurisprudenza ha obiettato che la responsabilità si dovesse addebitare alle persone che avevano dato causa al ritardo, vale a dire al capo stazione, al conduttore, al macchinista od a quell'altro agente ferroviario, che fosse in colpa. Senonchè, portata la questione in questo campo, era impossibile, praticamente, venire a colpire chicchessia, perchè la responsabilità si sminuzzava e si disperdeva attraverso tutti gli agenti ferroviari, che devono cooperare all'andamento dei treni.

È venuta poi, è vero, anche una sentenza della Corte di cassazione, accennata dall'onorevole Sonnino, colla quale si sarebbe stabilito, in base alle Convenzioni ferroviarie per l'esercizio delle grandi reti, che le multe pei ritardi dei treni rivestono il carattere di multe civili, di multe contrattuali per inadempimento del contratto.

Ma siamo lecito osservare, che le Convenzioni ferroviarie per le grandi reti non hanno potuto derogare minimamente alla legge sulle opere pubbliche ed al regolamento di polizia delle strade ferrate, che sono d'ordine generale.

Oltre le Società ferroviarie contemplate dalle Convenzioni vi sono i concessionari di tutte le altre strade ferrate; e non è certo possibile sostenere che mentre costoro sarebbero colpiti dalla legge sulle opere pubbliche e dal regolamento di polizia delle strade ferrate, invece la Mediterranea, l'Adriatica e la Sicula, per effetto delle Convenzioni, ne siano esenti. Mai si potrebbe affermare un più grave errore giuridico e politico.

Evidentemente le Convenzioni ferroviarie non hanno potuto porre le Società assuntrici in una condizione speciale, bensì le hanno lasciate nella condizione di tutti i concessio-

nari di strade ferrate: con le Convenzioni non si è voluto nè si sarebbe potuto fare un trattamento speciale, mettere fuori della legge generale le Società ferroviarie contraenti.

Quale adunque è stata la ragione determinante di questo disegno di legge, e quale ne è la portata?

La ragione e la portata della legge stanno nel chiarire i dubbi insorti, fissando la natura della responsabilità e la persona responsabile. Anzitutto si dice chiaro, che la responsabilità già sancita, ripeto, nella legge generale, è di natura penale, e si stabilisce pure chiaramente (poichè si tratta di contravvenzione e non di delitto, e poichè la contravvenzione ha sempre un'origine ed una base politica) che la responsabilità si accentra nel direttore dell'esercizio. Naturalmente il direttore potrà sempre far valere le ragioni che valgano a giustificare la forza maggiore (e questo è scritto anche nell'articolo 42 del regolamento che ho ricordato); onde le considerazioni addotte dall'onorevole Sonnino per dimostrare come molteplici cause, estranee alla colpa di chicchessia, concorrano a determinare i ritardi, potranno essere, caso per caso, fatte valere innanzi al magistrato, e potranno determinare l'esclusione della responsabilità. Ma quando avverranno dei ritardi, pei quali non c'è ombra di giustificazione plausibile, allora naturalmente il direttore, per la responsabilità sua, per quella che egli deve assumere, risponderà della contravvenzione.

A questo riguardo mi permetta l'onorevole Nocito di dire, che la contravvenzione viene a colpire precisamente il direttore della Società nella sua persona, e non quale rappresentante della Società: nei rapporti tra il direttore e la Società che egli rappresenta si capisce benissimo che il direttore non farà fronte alla multa con la sua borsa, ma una condanna penale (e l'onorevole Nocito è troppo valente giureconsulto per non saperlo meglio di me) non può colpire una Società, un ente astratto, bensì solo una persona fisica. Nè si dica che ivi sta l'enormità, l'ingiustizia della legge, l'abuso dello *jus imperii*, poichè molti esempi si potrebbero citare della nostra legislazione, secondo i quali in materia di contravvenzione la responsabilità viene personificata nel rappresentante di un ente, o nel direttore di un'azienda. E questa è una necessità politica.

Io credo, quindi, che questo disegno di legge, il quale non fa altro che esplicitare un principio già sancito nelle leggi e regolamenti fondamentali vigenti, e che non ha altro scopo fuorchè quello di risolvere le incertezze e le divergenze sorte nella giurisprudenza, deve essere accettato.

Anzi dirò di più, e dirò all'onorevole Sonnino che, con l'articolo aggiuntivo, il Senato ha creduto di sancire in una materia penale una deferenza non giustificata (perchè la legge deve essere uguale per tutti) pei direttori delle società, i quali per l'articolo aggiuntivo introdotto dal Senato dovranno essere avvertiti della contravvenzione in una forma speciale, cioè in via amministrativa, prima che si promuova l'azione penale. Essi poi possono evitare il processo penale, pagando se non altro la multa.

Veramente non sarebbe stato necessario scrivere nella legge un trattamento speciale.

L'avvertimento è dato pel fatto stesso della contestazione della contravvenzione, mediante verbale in contraddittorio degli agenti ferroviari, è dato per l'atto stesso della citazione penale.

Ad ogni modo la deferenza consentasi pure; è una questione di forma tutt'affatto secondaria.

L'onorevole Sonnino ha ancora posto innanzi un'osservazione impressionante, chiedendo al ministro se, sotto l'esercizio di Stato, egli, come capo dell'Amministrazione, riterrebbe di dover rispondere dei ritardi, o quale altro funzionario dello Stato risponderebbe.

Con simile ragionamento si dovrebbero, facendo altrettante ipotesi, cancellare molte delle nostre leggi penali; ma è facile osservare che in tal caso la responsabilità assumerà un'altra forma ed un'altra sanzione, ma non cesserà di sussistere.

Intanto essa è quella stabilita dalla legge.

Quindi io credo che la Camera vorrà confermare col suo voto l'approvazione già data a questo disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sacchi.

Sacchi. Non intendo trattare le molte questioni sollevate dall'onorevole Sonnino che sono estranee all'argomento; ma desidero soltanto che una delle considerazioni da lui fatte non sia lasciata senza risposta, affinché non ne rimanga una impressione soverchia-

mente attenuatrice della responsabilità delle Società ferroviarie. Amo però osservare che, quando si dice responsabilità civile, si dice nessuna responsabilità; poichè è assurdo pensare che i privati, colla nostra procedura civile, instaurino giudizi contro le Società...

Sonnino Sidney. Ma il Governo sì. Lo dice il regolamento del 1873.

Sacchi. Sta bene; ma il Governo non fa valere le ragioni dei privati, nè questi possono adire i giudizi arbitramentali, i quali sono stabiliti per regolare i dissidi fra lo Stato e le Società, ma non per risolvere le contestazioni civili dei privati.

Osservo anche che l'articolo aggiuntivo introdotto dal Senato toglie quasi ogni efficacia a questa legge; perchè lo scopo principale del pubblico dibattimento è quello di chiarire le ragioni e le responsabilità del ritardo. La lievissima multa, che colpirebbe il direttore generale, sarà certamente pagata; così si eviterà sempre il pubblico dibattimento. Rimarrà ancora della legge un solo piccolo vantaggio, e sarà che il pagamento della multa equivarrà ad una palese confessione di colpa.

Senza aggiungere altro per questa parte, che è stata ampiamente trattata dagli onorevoli Pozzo e Nocito, vengo a ciò, che più m'interessa di osservare, in risposta all'onorevole Sonnino. Egli dice che i ritardi dipendono dalle condizioni del servizio...

Sonnino Sidney. Lo dice anche il relatore!

Sacchi. Egli dice, insieme col relatore, che i ritardi dipendono dalle condizioni del servizio, e cioè dell'insufficienza dei binari, dalla mancanza di dotazione, dal cattivo stato delle stazioni, e via discorrendo; ma ciò non è esatto, o è esatto solo in parte; perchè, le condizioni del servizio essendo costanti, influiscono unicamente sulla formazione degli orari...

Sonnino Sidney. Basta un piccolo incidente!

Sacchi. Ripeto che se lo stato delle strade ferrate impedisse l'osservanza degli orari, ciò vorrebbe dunque dire, e in parte vuol dire, che gli orari non sono sinceri. (*Bene!*)

Tutti conosciamo in quali condizioni si trovino le strade: purtroppo le principali nostre arterie hanno un solo binario, il che, data la configurazione del nostro paese, è un inconveniente gravissimo; abbiamo stazioni insufficienti, scarse di magazzini, di piani di caricamento, e moltissime, per imprevidenza nel costruirle, anche di spazio e

di altro. Ma tutto ciò importerebbe che fossero combinati diversamente gli orari, i quali, una volta fatti di accordo tra le Società ed il Governo, costituiscono un impegno contrattuale, che quelle assumono col pubblico. Che se vi fossero casi, in cui i ritardi dipendessero dalle condizioni del servizio, vi sarà sempre la possibilità di illuminare il giudice per mezzo di periti e di testimoni. Senonchè, onorevole Sonnino, la massima parte dei ritardi dipende da ben altre ragioni.

Intorno a questi ritardi ha studiato una Commissione speciale d'inchiesta, la quale ha fatto un lavoro, che merita tutta l'attenzione del paese e della Camera; Commissione affatto diversa da quella sui rapporti del personale colle Società, della quale ebbi l'onore di far parte, sebbene anche questa abbia necessariamente dovuto procedere all'esame di molti fatti, che chiariscono all'evidenza la cagione dei ritardi.

Perciò posso con qualche conoscenza di causa parlare anche dei ritardi; imperocchè sono convinto che si debbano ascrivere esclusivamente a colpa delle Società, e cioè al modo com'è fatto l'esercizio. Citerò ad esempio appena alcune cause di ritardo: impiego di cattivo combustibile; rapporti contrattuali coi macchinisti, i quali in molti casi non hanno interesse alcuno di riguadagnare il tempo perduto lungo la linea o di compiere il viaggio in orario; peso esagerato dei treni, il che vuol dire economia nell'esercizio a danno del pubblico, perchè vuol dire fare un treno invece di due; conversione di treni omnibus in treni misti, e ciò per risparmiare treni merci. Altre molte sono le cause, che come queste implicano responsabilità delle Società. Ma altra delle precipue ragioni sta nel trattamento del personale; limitandoci alle stazioni, basta pensare alla condizione di quello addetto alla formazione dei treni, agli scambi e alla distribuzione dei vagoni tra i vari treni.

Bisogna, onorevoli colleghi, che ve ne rendiate conto con qualche osservazione sui posti, e vi convincerete che trattasi di uno stato di cose, che non può più essere tollerato. Per una disgraziata serie di eventi il Parlamento non si è ancora occupato delle risultanze della Commissione d'inchiesta parlamentare presieduta dal compianto senatore Gagliardo, la quale ha dimostrato, non tanto sul fondamento delle deposizioni del personale, quanto su quello dei documenti forniti dal

Governo e dagli Ispettorati governativi, come la vita dei cittadini sia affidata ad un lavoro sfruttato in modo assolutamente barbaro. *(Benissimo!)*

Quando si vuole che il personale rimanga in servizio oltre il limite della tolleranza umana, è inevitabile che accadano disastri.

Tornando alle cause di ritardo, abbiamo anche questa, che l'Italia, quanto al servizio ferroviario, essendo divisa in due grandi reti longitudinali (lascio a parte per il momento le reti insulari), si è fatto sì che le due società abbiano continuamente interessi in conflitto fra loro. Vi è stato errore nel fare questa divisione; ma l'autorità del Governo deve esplicitarsi in modo che il conflitto di quegli interessi non vada a danno del pubblico.

Or bene, i ritardi dipendono molte volte dal fatto che nelle stazioni, dove si incontrano linee, o tronchi di linee delle due reti, le società esercitano senz'alcun riguardo all'interesse del pubblico, ma cercando ognuna esclusivamente il proprio in confronto di quello dell'altra società.

Le società sono industriali e non do loro torto; appunto per questo, invece dell'esercizio privato, avevo, nel 1885, preferito l'esercizio di Stato; ma è anche vero che il Governo, rappresentando l'interesse del pubblico, deve intervenire, sovrapporsi ed esercitare sulle società quell'azione energica, che purtroppo non ha mai esercitato. Come si può scompagnare dalla responsabilità dello esercizio l'economia sfrenata sul personale?

È proprio per questa sfrenata economia che il personale viene assoggettato ad un servizio eccessivo, al quale non può a lungo reggere.

Mi ammetterà l'onorevole Sonnino che queste sono tutte cause di ritardo da addebitarsi alle società; in quanto che le società contrattualmente hanno assunto l'obbligo di fare tutto ciò, che occorre e che appartiene all'esercizio, perchè non vi siano ritardi. Tocca poi ad esse provare (e ben raramente vi riusciranno, e perciò avversano questa legge) che non vi hanno avuto colpa, ma che si è trattato di forza maggiore o di colpa altrui.

Credo quindi che il disegno di legge in tanto debba accogliersi, in quanto è il meno male: poichè l'articolo del Senato ne ha diminuita in gran parte l'efficacia, le società eviteranno sempre il processo.

Ed un'altra affermazione dell'onorevole Sonnino mi si permetta di non lasciar passare senza risposta. Io non credo che le Commissioni d'inchiesta siano state vessazioni per le Società!

Sonnino-Sidney. Non ho detto questo!

Sacchi. Dinanzi alle continue tragedie, che hanno funestato, specialmente in questi ultimi anni, il nostro paese, come si può dire che con le inchieste si sono vessate le Società?

Sonnino-Sidney. Io ho detto che anche con le inchieste abbiamo creato un ambiente di odiosità per le Società ferroviarie!

Sacchi. Ma sono le cause di odiosità quelle, che hanno determinato le inchieste, e non già viceversa; i disastri sono più frequenti da noi che in altri paesi; come possono esser considerate le inchieste, rese necessarie dalle sventure, come continui colpi di spillo o vessazioni per le Società?

Sonnino-Sidney. Ma non ho detto questo!

Sacchi. Mi permetta, onorevole Sonnino, Ella in sostanza ha lasciato supporre che le indagini fatte dal Governo abbiano creato l'antipatia contro le Società. Io Le dirò che questo è ingiusto; che, invece, nella coscienza pubblica qualche cosa si presenta come stridente. Mi limiterò ad un'ultima circostanza. In questi giorni, nei periodici di ogni partito venne diffusa la notizia, che del resto si riproduce ogni anno, di gratificazioni date a capi-servizio di 200,000, di 150,000 o di 100,000 lire oltre ai lauti stipendi (*Benissimo! Bravo!*); mentre sappiamo che una gran parte del personale ferroviario, a cui unicamente sono affidati il peso del servizio e la vita dei cittadini, non ha nemmeno il necessario per mantenere la famiglia. (*Benissimo! Bravo! — Applausi.*)

• Ora questo serve a diffondere un senso di grande demoralizzazione in mezzo al personale medesimo; senza dire che, di fronte alle condizioni generali del lavoro e del salario, il pubblico non esita a giudicare immorali quelle gratificazioni, (*Bene!*) che vanno a danno dell'economia nazionale, perchè infine si tratta qui di un servizio pubblico. E mi par davvero che si debba alzare la voce, non già per attenuare le responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie in questo momento, ma per renderle responsabili delle sciagure e dei danni.

Purtroppo non possiamo oggi che appro-

vare questo disegno di legge; ma sia almeno un pegno che Governo e Parlamento hanno deciso di mettersi sulla via di richiamare le Società alla maggiore responsabilità, che debbono avere nell'interesse del paese e in quello di ogni cittadino! (*Vivissime approvazioni — Applausi.*)

Sonnino-Sidney. Domando di parlare per fatto personale.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Non dirò che poche parole stante l'ora tarda. L'onorevole Sonnino, come suol fare ogni volta che parla sopra un argomento, ha allargato la questione. Io non posso accettare tutte le osservazioni da lui fatte in questa sede in ordine all'esercizio futuro delle ferrovie, dal quale siamo ancora molto lontani, poichè soltanto nel 1905 scade il primo ventennio di esercizio, nè credo opportuno entrare ora in questo argomento; come non risponderò ora all'onorevole De Nava circa la nomina della Commissione, che non è destinata, come affermò, a deliberare per l'esercizio privato o per quello governativo, ma soltanto a fare gli studi necessari per mettere il Governo in condizione di potere a suo tempo dare con sicurezza il suo giudizio, e prendere le sue risoluzioni. E vengo alla questione speciale che si discute.

Si è detto poco fa dall'onorevole Sonnino, ed egli ha potuto forse raccogliere la notizia da una petizione fatta dalle Società ferroviarie al Senato, nella quale si diceva che la Camera d'improvviso e quasi in modo inconsulto approvò questo stesso disegno di legge...

Sonnino-Sidney. Questa è una insinuazione!

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Mai più! Ella sa, onorevole Sonnino, che io non sono uomo da fare insinuazioni. Si è detto pure che cerco anche io di fare un ambiente ostile verso le Società. È la petizione che dice esser la discussione nella Camera elettiva seguita così improvvisa e rapida che alle Società ferroviarie non rimase tempo per portarvi la propria difesa.

Sonnino-Sidney. Se vuol dire che io ho preso la mia argomentazione di là, è una insinuazione che io respingo. (*Commenti — Mormorii.*)

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Io dichiaro, onorevole Sonnino, che non ho inteso di fare alcuna insinuazione.

Sonnino-Sidney. Ma l'ha fatta!

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Ho soltanto voluto dire che quella accusa si trova anche nella petizione portata al Senato. Ora, onorevole Sonnino, Ella sa che questa legge fu presentata niente meno che il dicembre 1898, e la prima relazione fatta dall'onorevole Piccolo-Cupani, è del 20 febbraio 1899. Si trasciò per più mesi questa legge nell'ordine del giorno; venne la chiusura della Sessione e cadde. Io la ripresi allo stato di relazione, come si fa sempre, e venne in discussione. E quella discussione non fu improvvisa, non fu tumultuaria; fu una discussione calma, alla quale presero parte cinque o sei oratori, come tutti voi potete verificare.

Ricordo fra questi gli onorevoli Nocito, Brunialti, Pozzo Marco e Rossi. Quindi la legge non è venuta qui nè in modo inconsulto, nè in modo improvviso. Mi premeva dir questo, perchè è bene giustificare la Camera del voto così largo che diede a questo disegno di legge.

Come nacque questo disegno di legge? Lo dico in brevissimi termini, sebbene l'abbiano già detto altri oratori. Fino al 1871 la giurisprudenza riteneva le infrazioni agli orari come contravvenzioni penali giusta il regolamento del 1873 e le applicava anche ai direttori. Poi la Cassazione di Roma, una prima volta disse che i ritardi erano contravvenzioni penali, ma non estendibili ai direttori; una seconda volta nel 1897 disse che, allo stato della legislazione erano semplici infrazioni contrattuali e quindi non applicabili, in conseguenza, come contravvenzioni penali, neppure ai direttori. Però in entrambe le decisioni la Cassazione affermando che, allo stato della legislazione, non si possano applicare queste multe ai direttori, aggiunse nelle considerazioni che se, però, il legislatore lo disse più chiaramente (poichè essa dubitava che il regolamento Spaventa del 1873 fosse applicabile), in tal caso si applicherebbero.

Fu così che io, ubbidendo a questo suggerimento della Cassazione, presentai questo disegno di legge. Questo disegno di legge non costituisce un *jus novum*: perchè trovasi sancito nel regolamento del 1873 fatto in dipendenza dell'articolo 317 della legge sui lavori pubblici, che è sotto la rubrica che riguarda la sicurezza delle ferrovie, la regolarità dell'esercizio e la polizia di esse.

Ora, domando se questi ritardi, che son già caratterizzati come contravvenzioni dal

regolamento del 1873, non debbano essere confermati tali in questo disegno di legge!

Ma è bene che io risponda sopra un altro punto. Si è detto: ma badate, che non ci sono gli assetti ferroviari: qui mancano piani caricatori, là mancano allargamenti di stazioni, là mancano doppi binari, onde i ritardi.

Ora è noto che gli orari si fanno, sentite le Società; il che significa d'accordo con le Società sulla base dello stato attuale delle linee; cioè tenuto conto delle condizioni attuali delle linee. L'orario non si fa sulle linee come dovrebbero essere, ma sulle linee come sono.

Per esempio, prendete una linea con un orario di 4 ore di percorso nelle condizioni attuali; se essa fosse assettata regolarmente, si avrebbe un orario meno di 4 ore. Ed inoltre si usa la tolleranza che, per ogni treno, oltre l'orario fisso, si dà un tempo maggiore, dove di dieci minuti, dove di quindici, dove di venti.

Ma dopo che avete votato questa legge, credete voi che il ministro dei lavori pubblici debba vessare le Società, debba, a colpi di spillo, pungere, ferire le Società? Mai più.

Lo dico chiaramente, sin da ora, che s'intende applicare questa legge ai ritardi abituali, ai ritardi che dirò stridenti, ai ritardi che fanno gridare tutti.

Io non ho tempo di leggervi i telegrammi con cui viaggiatori, commercianti, senatori e deputati gridano contro questi ritardi; ed il Governo, sapete, non ha mezzi per ridurre a dovere le Società.

E mi si dice: ma perchè venite a procedere contro il direttore generale, il quale deve girare di qua e di là per rispondere innanzi ai pretori?

Ma, come voi sapete, le contravvenzioni ammettono il principio della delegazione e della procura.

Infine, aggiungo, che c'è l'articolo 3 del disegno di legge approvato dal Senato, il quale dice:

« Elevato il verbale di contravvenzione, 10 giorni almeno prima di promuovere la azione penale sarà data amministrativamente notizia della contravvenzione al rappresentante della Società esercente indicato nel precedente articolo. Egli potrà impedire che venga promossa l'azione penale, o farne cessare il corso pagando, prima dell'apertura del dibattimento, la somma corrispondente

alla pena stabilita per la contravvenzione, oltre le spese del procedimento. »

Come vedete si avverte il direttore della Società in linea amministrativa che vi è stato un ritardo e che si dovrà applicare la multa. Ed allora, se il direttore generale crede che veramente deve essere applicata la multa, paga; altrimenti, egli ricorrerà dinanzi al pretore per giustificarsi.

Con questo disegno di legge non si intendono colpire i ritardi che avvengono per forza maggiore, o per caso fortuito, ma si tratta semplicemente dei ritardi abituali e volontari vuoi per oscitanza, vuoi per negligenza, vuoi per cattivo ordinamento.

Per queste ragioni io prego la Camera di volere approvare questo disegno di legge, che, ripeto, non è un *jus novum*, ma un diritto che si trova nelle leggi, a cominciare dal regolamento fino all'articolo 60 del Codice penale. (*Bravo! — Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole Sonnino, con l'avvertenza che abbia riguardo dell'ora tarda.

Sonnino-Sidney. Al ministro non rispondo. Egli ha voluto dare alla discussione una intonazione che non è la mia e a cui non saprei adattarmi.

Se ho parlato, poco fa, della prima discussione di questa legge avvenuta il 21 novembre, è stato per giustificarmi dinanzi alla Camera di non essere intervenuto allora nella discussione, e di aver preso la parola oggi soltanto.

Quanto a petizioni delle Società al Senato ne ignoravo persino l'esistenza.

All'onorevole Sacchi dirò che non ho mai pensato, nè detto, che le inchieste sono vessazioni. Quando le inchieste sono motivate da fatti gravi, non soltanto si possono, ma si debbono fare, per rintracciare le responsabilità e appurare il vero stato delle cose. Io fui, sì, contrario all'inchiesta parlamentare sul personale ferroviario e ne dissi le ragioni alla Camera quando se ne discusse. E credo che i risultati di quell'inchiesta, non avranno persuaso molti intorno ai vantaggi che deriverebbero da un ritorno allo esercizio di Stato.

Io ero una volta caldo sostenitore dell'esercizio di Stato. Ma la mia esperienza parlamentare mi ha persuaso che l'esercizio di Stato riuscirebbe un pericolo e un danno

per il paese e per le istituzioni, a meno di trovare il mezzo, e non lo vedo facile, di organizzare il servizio molto fortemente con forma quasi autonoma. A ogni modo bisognerebbe sempre cominciare fin d'ora a prepararsi, non baloccandosi nell'attuale sistema di continue contraddizioni.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Ne parleremo.

Sonnino-Sidney. Quanto a quel che ha detto l'onorevole Sacchi sui compensi eccessivi che sarebbero stati dati ai direttori, sono perfettamente d'accordo con lui. Dirò anzi che uno dei difetti di questo disegno di legge, è di dare una specie di giustificazione a simili troppo laute gratificazioni, come compensi a tutte le vessazioni che dovranno sopportare da ora in poi i direttori generali quali gerenti responsabili delle colpe altrui.

Una voce. Non sarà più un'impudenza!

Sonnino-Sidney. Del resto il tono appassionato che si è cercato di dare a questa discussione, dimostra come sia difficile in questa Camera esaminare serenamente e seriamente queste questioni, preoccupandosi del solo interesse dello Stato.

Voci. Ai voti! ai voti!

Altre voci. A domani! a domani!

Presidente. È meglio finire.

Non essendovi altri oratori, e nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando facoltà di parlare all'onorevole relatore.

Piccolo-Cupani, relatore. Vi rinunzio. (*Bene!*)

Presidente. Allora passiamo agli articoli.

Art. 1.

I ritardi dei treni ferroviari, pei quali il regolamento approvato con Decreto Reale del 31 ottobre 1873, n. 1687 (serie 2^a), stabilisce pene pecuniarie, costituiscono contravvenzioni nei sensi del Codice penale.

(Questo, ed i seguenti due articoli, sono approvati senza discussione).

Art. 2.

Di tali contravvenzioni sono responsabili i direttori generali o direttori di esercizio che legalmente rappresentano le Società esercenti, e sono puniti con le pene pecuniarie stabilite col Decreto anzidetto.

Art. 3.

Elevato il verbale di contravvenzione, dieci giorni almeno prima di promuovere l'azione penale sarà data amministrativamente notizia della contravvenzione al rappresentante della Società esercente indicato nel precedente articolo. Egli potrà impedire che venga promossa l'azione penale o farne cessare il corso pagando, prima dell'apertura del dibattimento, la somma corrispondente alla pena stabilita per la contravvenzione, oltre le spese del procedimento.

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Avverto la Camera che la seconda seduta comincerà alle 14 e mezzo.

La seduta termina alle 12.35.

PROF. EMILIO PIOVANELLI
Vice-Direttore dell'Ufficio di Revisione

Roma 1899. — Tip. della Camera dei Deputati.

