



La seduta comincia alle ore 14.

MORANDO, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

MALVEZZI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

MALVEZZI. Chiedo il permesso all'onorevole presidente della Camera di dar lettura del seguente telegramma:

« Bologna è orgogliosa di aver meritato l'approvazione della rappresentanza nazionale.

« Il sindaco: Tanari ».

Qualunque parola io aggiungessi toglierebbe efficacia a questo solenne ringraziamento dell'illustre città che mi onora di rappresentare alla Camera. (*Bene! Bravo! — Vive approvazioni!*)

SANTINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

Non essendovi osservazioni sul processo verbale della seduta di ieri, esso è approvato.

(*E approvato*)

SANTINI. Io vorrei, signor presidente, ch' Ella avesse la bontà di chiedere al presidente del Consiglio, tanto più che domani è domenica, e la Camera non tiene seduta, se avesse la cortesia di rispondere in fine di seduta all'interrogazione che l'onorevole Giovagnoli ed io abbiamo presentato sui fatti di Roma. La prego, onorevole presidente, di volersi fare interprete presso il Governo di questo mio desiderio.

PRESIDENTE. Quando il presidente del Consiglio sarà presente, sarà il caso di interpellarlo.

SANTINI. Non è che una preghiera che rivolgo al Governo.

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo gli onorevoli: Scalini, di giorni 15, per motivi di famiglia, e Rebaudogo, di giorni 10, per ufficio pubblico.

(*Sono conceduti.*)

### Letture di proposte di legge.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle proposte di legge che sono state dagli Uffici ammesse alla lettura

MORANDO, *segretario*, legge.

**Proposta di legge del deputato Leone per la sistemazione e il miglioramento degli straordinari nelle Cancellerie e Segreterie giudiziarie.**

#### Art. 1.

Dalla data della presente legge resta vietato ai capi di collegi giudiziari ed ai cancellieri l'assunzione in servizio di personale straordinario e di amanuensi, meno che, per necessità eccezionali ed in linea assolutamente temporanea e transitoria.

#### Art. 2.

Degli amanuensi ed impiegati straordinari assunti in servizio fino a tutto il 31 dicembre 1905 per decreto dei capi dei Collegi giudiziari e retribuiti con assegni fissi, sarà formato un elenco con l'indicazione dell'anzianità di servizio di ciascuno e delle mansioni cui trovansi addetto.

#### Art. 3.

Gli impiegati ed amanuensi di cui all'articolo precedente saranno sottoposti ad esame pratico di abilitazione, con graduatoria formata in base ai risultati dell'esame, nonchè ai precedenti di servizio ed all'anzianità e verranno facultati ad entrare nel numero degli alunni di cancelleria in proporzione di una metà dei posti di alunni che annualmente si renderanno vacanti.

#### Art. 4.

Gli impiegati di cui all'articolo 2 della presente legge, i quali alla data della emanazione di questa avessero di già sostenuto con esito favorevole l'esame di concorso per alunno giudiziario, e che per qualsiasi motivo non fossero stati ammessi in servizio, saranno esonerati dalla prova d'idoneità, di cui è parola nel precedente articolo.

#### Art. 5.

Restano ferme per gli amanuensi ed impiegati straordinari di cancellerie e segreterie giudiziarie, contemplati dalla presente legge, le condizioni e le disposizioni di ammissione agli esami per vice-cancelliere.

#### Art. 6.

Le disposizioni della presente legge non si applicano a coloro i quali abbiano l'età e i titoli per l'ammissione al concorso ordinario per gli alunni di cancelleria.

**Proposta di legge dei deputati Cassuto e Salvatore Orlando.***Articolo unico.*

Il Governo del Re è autorizzato a concedere alla Commissione amministratrice dei regi spedali riuniti di Livorno, eretta in ente morale con regio decreto 20 marzo 1865, una tombola telegrafica per l'ammontare di un milione di lire con esenzione da ogni tassa erariale, a beneficio della pia istituzione, con l'onere di concorrere col 15 per cento nel netto ricavo alla costruzione di case operaie ed a fissare la data dell'estrazione non oltre il 31 dicembre 1907.

**Proposta di legge dei deputati Turati, Costa, Agnini, De Felice-Giuffrida, Bissolati, Ferri Giacomo, Ferri Enrico, Montemartini, Antolisei, Bertesi, Zerboglio, Rondani e Rigola, per la prevenzione e la riparazione di eccidi in occasione di commovimenti popolari.**

## Art. 1.

Quando, in occasione di assembramenti, scioperi, tumulti o commovimenti popolari di qualunque maniera, la forza pubblica, incaricata di prevenire e di reprimere i disordini, abbia fatto uso delle armi contro la folla e ne sia risultata la morte o il ferimento di uno o più cittadini, dovrà sempre seguirne il giudizio pubblico per citazione diretta davanti alla competente autorità giudiziaria.

In pendenza della procedura, i funzionari od agenti contro cui sia diretta saranno in ogni caso sospesi dalle loro funzioni.

## Art. 2.

Se l'ucciso o il ferito sia un lavoratore ed il conflitto sia nato per ragioni direttamente o indirettamente attinenti ai patti di lavoro, la Lega o Associazione di mestiere di cui esso facesse parte, o quella comprendente il mestiere interessato nella contesa, o la Camera del lavoro locale, o quella vicinore, potranno costituirsi fin dal primo giorno Parte Civile nel processo, mercè un solo mandatario eletto da apposite assemblee dei soci rispettivi, in surrogazione o di conserva con la Parte Civile rappresentante la parte lesa, sia per coadiuvare l'istruttoria, sia per far valere le ragioni cui la parte lesa non provvedesse direttamente.

## Art. 3.

Ai feriti od agli aventi causa dagli uccisi, nei casi di cui all'articolo 1 della presente legge, quante volte non sia dimostrato avere le vittime direttamente e personalmente reso inevitabile l'eccidio o il ferimento per causa di legittima difesa, sarà assegnato dalla stessa autorità giudiziaria e nello stesso giudizio un congruo risarcimento a carico dello Stato, salvo in quest'ultimo il diritto di regresso verso i direttamente responsabili. Il provvedimento relativo è eseguibile fino dalla pronunzia della sentenza di primo grado.

PRESIDENTE. Si stabilirà poi il giorno in cui dovrà aver luogo lo svolgimento di queste varie proposte di legge d'iniziativa parlamentare.

**Dimissioni di deputati e manifestazioni relative allo sciopero.**

PRESIDENTE. Sono pervenute alla presidenza le seguenti lettere:

« Onorevole signor Presidente,

« Siamo vivamente grati a lei ed ai colleghi della Camera della grande cortesia usataci, che, pure avendo un significato che va oltre le nostre persone, non può tuttavia superare la gravità dei motivi che ci indussero a presentare le nostre dimissioni.

« La preghiamo quindi d'invitare la Camera a prenderne atto.

« Con affettuosa considerazione, devotissimi

« Bertesi, Andrea Costa, De Felice-Giuffrida, Montemartini, Filippo Turati, Zerboglio, Rigola, Dino Rondani, Angiolo Cabrini, Leonida-Bissolati, Gregorio Agnini, Giacomo Ferri, Enrico Ferri».

« Onorevole signor Presidente,

« In seguito alle dimissioni presentate dal gruppo socialista, rassegniamo noi pure le nostre dimissioni da deputati, con preghiera alla S. V. di comunicarle alla Camera, perchè ne voglia prendere atto.

« Aroldi, Berenini, Masini».

VIAZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIAZZI. Io, naturalmente, non insisto perchè la Camera un'altra volta respinga le dimissioni presentate da alcuni nostri colleghi: deploro il fatto delle dimissioni stesse; ma sovra tutto ho chiesto di parlare, persuaso di trovare consenzienti i colleghi miei in una deplorazione di un ordine affatto speciale.

Un carissimo collega nostro, l'onorevole Adolfo Zerboglio, ebbe ieri a subire una violenza non lieve. Quanti conoscono l'onorevole Zerboglio, sanno il suo animo mite, sanno che egli faceva opera di pace, e che continuava, in quel momento, nell'atteggiamento che ebbe sempre nella sua propaganda, scritta ed orale; e quanti hanno partecipato alla propaganda dell'onorevole Zerboglio possono affermare che egli non fu mai altro che l'uomo mite, dal consiglio retto, dal consiglio ispirato alla perfetta, serena responsabilità dei propri atti; quella responsabilità che si vuol comunicare anche alle popolazioni alle quali si rivolge la parola.

Ora, torno a ripetere, non dubito che la Camera manifesterà (e potrà rendersi eco del sentimento della Camera qualche altro collega, più valente di me) la sua viva deplorazione per la violenza di cui fu vittima l'onorevole Zerboglio. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Qualunque fatto di violenza non può che essere deplorato; ed io deploro il fatto al quale ella ha accennato.

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Governo e tutta la Camera non possono non deplorare il caso avvenuto all'onorevole Zerboglio e l'incidente di cui è stato vittima. È stata iniziata una procedura, per appurare come si sia svolto l'incidente e a chi spetti la responsabilità. Il funzionario accusato di aver dato un pugno all'onorevole Zerboglio nega recisamente di essere lui l'autore del fatto. Questo sarà verificato. Siccome si trattava di una zuffa tra arrestati, guardie e cittadini, può darsi benissimo che non si riesca a identificare l'autore dell'aggressione. In ogni modo, si cercherà di accertare la verità, perchè giustizia sia fatta. (*Commenti*).

COTTAFI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

COTTAFI. Non ho alcuna difficoltà di deplorare l'atto di violenza della quale è stato vittima un nostro collega: perchè gli

atti di violenza, contro chiunque diretti, sono stati sempre deplorati dalla Camera italiana; (*Approvazioni*) tanto più nel caso presente, perchè riconosco di quanta gentilezza d'animo abbia sempre dato prova l'onorevole Zerboglio.

Però, come notava il presidente del Consiglio, nel caso presente, siamo di fronte ad incidenti tumultuosi. Altri deputati si sono trovati in casi analoghi, ed hanno provveduto a sè, nel modo migliore, difendendosi come potevano, in mezzo ai tumulti. Io accetterei la deplorazione del fatto, anche se non ne fosse stato vittima un deputato; ma vorrei che questa deplorazione fosse estesa anche ai selvaggi attentati di cui sono stati fatti segno i funzionari. (*Vive approvazioni*). Mi sono trovato sul Corso mentre alcuni teppisti gettavano a terra l'ispettore o commissario Montmasson; ed io, insieme con giornalisti repubblicani e monarchici e coll'ex cronista dell'*Avanti*, siamo andati a sottrarlo dalla furia di quei teppisti, inferociti, che, non si sa perchè, percuotevano un funzionario che avrebbe potuto anche fare uso delle armi di cui era munito per legittima difesa.

*Voci a destra ed al centro*. Ha fatto male a non farne uso!

COTTAFI. Permettete!... Eppure non una voce si è sollevata contro queste violenze.

Vorrei che, accettandosi la proposta Viazzi, si estendesse a protestare contro tutti quelli che sono stati oggetto di violenze ingiustificate. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Gli atti di violenza sono deplorabili da qualunque parte vengano. (*Approvazioni*).

Debbo ora dichiarare vacanti i collegi di Pescarolo, Portomaggiore, Imola, Mirandola, San Giovanni in Persiceto, Milano VI, Stradella, Biella, Cossato, Catania II, Alesandria, Carpi, Milano V, Bozzolo, Borgo San Donnino ed Empoli.

Dall'onorevole Pianese mi è pervenuta la seguente lettera:

« La prego di voler comunicare alla Camera le mie dimissioni da deputato per il Collegio di Boiano.

Voglia gradire e far gradire agli onorevoli colleghi i complimenti della mia devozione ».

*Obbligatissimo*

Prof. Giuseppe Pianese.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Guaracino.

GUARRACINO. Prego la Camera di volere accettare le dimissioni del collega Pianese che sono state mosse da ragioni momentanee di carriera essendo egli stato nominato professore straordinario di istologia nella Università di Napoli. Ci auguriamo che egli possa tornare fra noi, ma per il momento io prego la Camera di accettare le sue dimissioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cimorelli.

CIMORELLI. Mi associo anch'io alla preghiera rivolta alla Camera dall'onorevole Guarracino ed insisto perchè sieno accettate le dimissioni dell'onorevole Pianese, il quale, per fare la sua carriera, ha bisogno di essere libero.

Io che, mi onoro di far parte della deputazione della provincia cui appartiene anche l'onorevole Pianese, ben conosco quale sia il suo valore e però mi rincresco assai che egli si allontani dalla Camera; ma egli non può restarvi a causa dello avvenire scientifico, che io gli auguro molto splendido.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Pianese delle sue dimissioni e dichiaro vacante il collegio di Boiano.

#### Invito di inaugurazione della galleria del Sempione.

PRESIDENTE. Alla presidenza è pervenuta la seguente lettera da parte della Legazione Svizzera in Italia:

Rome le 6 Mai 1906.

Monsieur le Président

Suivant le désir exprimé par le Ministère Royal des Affaires Etrangères, j'ai l'honneur d'informer Votre Excellence directement que le haut Conseil fédéral invite Votre Excellence à vouloir bien prendre part aux fêtes qui auront lieu à l'occasion de l'ouverture du Simplon le 28-30 Mai 1906. Outre la carte d'invitation destinée à votre Excellence, le haut Conseil fédéral met encore quatre billets d'invitation à la disposition de la Présidence de la Chambre et quinze à la disposition de Monsieur les Députés.

Je vous serais très obligé, Monsieur le Président, de vouloir bien, comme j'ai déjà eu l'honneur de vous en prier verbalement, me faire connaître le plus tôt possibles les noms des personnes qui se rendront à cette invitation, afin que je puisse inscrire leurs noms, sur les billets qui leur sont destinés.

Je saisis cette occasion pour prier Votre Excellence de vouloir bien agréer les assurances de ma très-haute considérations.

Le Ministre de Suisse  
S. B. PIODA.

In seguito a questa lettera, la presidenza designerà quattro dei suoi componenti a prender parte [all'inaugurazione del Sempione.

Ma, per l'invito fatto a quindici deputati, prego quei colleghi che avessero desiderio di partecipare all'inaugurazione stessa di iscriversi negli uffici di questura della Camera.

Se il numero degli iscritti eccederà quello dei biglietti disponibili, si procederà al sorteggio fra gli iscritti.

#### Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Miliani al ministro degli affari esteri « per sapere quali provvedimenti abbia preso per la tutela degli italiani in Alessandria d'Egitto in seguito ai maltrattamenti che parecchi di essi hanno subito il 10 dicembre 1905 ».

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

GUICCIARDINI, *ministro degli affari esteri*. I fatti ai quali si riferisce l'interrogazione dell'onorevole Miliani rimontano al 10 dicembre dell'anno passato; e avvennero come segue, secondo che si ricava dai rapporti consolari. Un greco, in seguito ad un alterco con due altri greci, presso la via Anastasi, sparò sopra questi ultimi un colpo di rivoltella che andò a ferire un indigeno che stava seduto ad un caffè poco discosto. Alcuni giovani indigeni assalirono il greco e si posero a lanciare delle pietre sugli stabilimenti pubblici. La rissa dalle 3 e mezzo alle 4 e mezzo prese le proporzioni di una sommossa di indigeni contro europei. Alcuni magazzini e caffè, di proprietà di greci, furono danneggiati e molti europei contusi e feriti più o meno gravemente da colpi di bastone e di pietre. La polizia riuscì a sedare il tumulto, cui parteciparono specialmente ragazzi e giovani arabi. Furono subito prese misure severissime per impedire le riunioni e le agitazioni. Gli implicati nella prima rissa vennero arrestati e deferiti all'autorità giudiziaria.

In seguito a questi fatti, una certa preoccupazione si manifestò nelle colonie europee

di Alessandria, le quali ricordavano ciò che avvenne nel 1882 e temettero che si fosse di fronte ad un nuovo scoppio di fanatismo religioso. Per altro, mercè i provvedimenti presi dal Governo anglo-egiziano, le preoccupazioni sparirono sollecitamente; di modo che l'ordine fu subito ristabilito negli animi, come subito ed immediatamente, era stato ristabilito per le vie della città.

Oggi qualsiasi timore circa la sicurezza della colonia italiana in Alessandria sarebbe ingiustificato del tutto: ce ne assicura la calma sollecitamente ristabilita dopo quei fatti e che non fu più in nessuna occasione perturbata, e ce ne assicura soprattutto la presenza del Governo inglese, responsabile dell'ordine pubblico in tutto l'Egitto di fronte all'Europa. Nessuno può avere ragione di temere eventuali scoppi di fanatismo religioso.

Non è da ritenersi che fatti come quelli indicati si ripetano, ma, qualora si ripetessero, l'ordinamento dato dal Governo inglese all'Egitto è tale che si può essere certi che sarebbero subito circoscritti e repressi.

Spero che queste dichiarazioni renderanno soddisfatto l'onorevole interrogante.

PRESIDENTE. L'onorevole Miliani ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MILIANI. In parte posso dichiararmi soddisfatto, perchè dalle informazioni dirette che io ho avuto da Alessandria d'Egitto i fatti risultano precisamente come l'onorevole ministro li ha esposti.

Ma la mia interrogazione andava un po' più in là. Sapevo bene che il controllo che il Governo inglese esercita in Egitto è garanzia sufficiente ad impedire che fatti simili si ripetano; ma siccome le vittime di quei maltrattamenti, non meno di quindici o sedici, hanno dovuto rimanere in letto una quindicina di giorni, avrei desiderato che fossero risarcite dei danni subiti.

Mi risulterebbe che cittadini di altri paesi, specialmente greci od inglesi, hanno ottenuto qualche compenso, mentre gli italiani quando si recarono dal console, che del resto gode la maggior fiducia di tutti i connazionali, per pregarlo di interessarsi presso il Governo locale per potere avere una qualche indennità, si sentirono rispondere che avrebbero potuto rivolgersi per soccorso alla beneficenza italiana, ma che sarebbe stata una pitoccheria l'andare a chiedere qualche indennizzo al Governo locale.

Se fosse così, francamente a me parrebbe

che non quello che gli italiani domandavano, ma piuttosto quello che il console consigliava ai nostri connazionali sarebbe stata una pitoccheria; perchè il reclamare un diritto non è una bassezza. Io non so se allo stato delle cose sia più possibile ottenere nulla, ma vorrei pregare il ministro di informarsi, se gli appartenenti ad altre nazionalità abbiano avuto sussidi e, se ciò fosse, di far sì che ne venissero concessi anche agli italiani. E questo dico perchè, viaggiando all'estero, ad onta dell'interessamento e delle qualità addirittura superiori di alcuni nostri funzionari, ho dovuto convincermi che molte volte le autorità nostre non spiegarono quell'interessamento che sarebbe nel dover loro. Il novanta per cento dei nostri emigranti è costituito di povera gente che va fuori del proprio paese perchè non trova in questo abbastanza da vivere; essi hanno quindi maggior bisogno di tutela e di aiuto.

Non voglio dilungarmi su questo argomento perchè non mi sarebbe consentito in sede d'interrogazione; ma concludo raccomandando al nostro ministro degli esteri di fare il possibile perchè i nostri consoli tutelino d'ora innanzi un po' meglio la vita e gli interessi dei nostri connazionali, così che si sappia da tutti che il nostro paese non è più una espressione geografica. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Desidera parlare ancora onorevole ministro degli affari esteri?

GUICCIARDINI, *ministro degli affari esteri*. Sta di fatto che nei tumulti di cui ha parlato l'onorevole Miliani gli italiani danneggiati furono diciotto, e che dei danni subiti non ebbero indennizzo; ma ciò non dispiace affatto, mi piace affermarlo, dall'attitudine del nostro console che io assicuro essere veramente uno dei nostri più distinti funzionari. Se non furono indennizzati, si è perchè una domanda formale di indennità non fu presentata nè al consolato, nè alla legazione, nè direttamente al Ministero degli affari esteri.

Assicuro però l'onorevole Miliani che se fosse stata presentata, sarebbe stata esaminata con la maggiore cura sia al Cairo, sia a Roma; ed aggiungo che, qualora essa venisse presentata, anche ora con eguale cura sarebbe esaminata. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Seguirebbe un'interrogazione dell'onorevole Malcangi al ministro di grazia e giustizia.

CHIMIENTI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIMIENTI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Siamo d'accordo con l'onorevole Malcangi di rimandare questa interrogazione dopo le altre iscritte nell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene.

Seguirebbero due interrogazioni, una dell'onorevole Agnini e l'altra dell'onorevole Cabrini, ma, dopo le loro dimissioni, non è più luogo a parlarne.

L'onorevole Capece-Minutolo interroga il ministro dell'interno, « per sapere se l'indirizzo politico del Ministero deve permettere l'invasione di migliaia di contadini nella proprietà del duca Sforza Cesarini a Rocca di Papa ».

A questa interrogazione si connette quella dell'onorevole Santini al presidente del Consiglio, ministro dell'interno: « sulla nuova invasione della legittima proprietà privata nel Lazio ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di parlare.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Sulla grave e complessa questione degli usi civici, nella discussione generale del bilancio dell'interno, l'onorevole presidente del Consiglio ebbe a fare esaurienti dichiarazioni le quali, dopo la vivace discussione che era stata sollevata alla Camera, sodisfecero la maggioranza della Camera stessa; non forse l'onorevole Santini.

SANTINI. No, di certo, ella non è un ingenuo.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'onorevole mio amico personale Capece-Minutolo domanda nella sua interrogazione quale sia l'indirizzo politico del Ministero in questa questione; io mi permetto di osservargli che qui non si tratta di indirizzo politico, ma soltanto di indirizzo giuridico, perchè la questione è più legale che politica.

Si tratta infatti di vedere se, per le proprietà che sono soggette ad usi civici, o sulle quali almeno c'è una legittima pretesa di usi civici, si possa usare lo stesso trattamento che si usa per la proprietà libera. Bisogna ben distinguere queste due questioni per sventare le artificiose preoccupazioni che si son fatte nascere in questa Assemblea, quasi che il Governo non intendesse più proteggere la proprietà nel nostro paese. Mi si permetta dire che non è equo creare una confusione così deprimente.

Quando su una proprietà soggetta ad usi

civici i cittadini credono di avere e di esercitare dei diritti, quale deve essere l'azione della polizia? L'azione della polizia è evidente che non può procedere se non parallelamente all'azione della magistratura; poichè sarebbe ben strano che gli agenti del Governo potessero agire anche dove il magistrato non rinvenga gli estremi di reato. Ora è questa una delle questioni più difficili, perchè la quasi costante giurisprudenza ha dichiarato che in questi casi non vi possono essere che due reati; o il reato di turbativa violenta di possesso o il reato di esercizio arbitrario delle proprie ragioni o ragion fattasi.

Pel primo dei due reati vi è azione pubblica, ma occorre che vi sieno due coefficienti testualmente stabiliti dalla legge, vale a dire violenza verso le persone...

SANTINI. E verso le cose, come dice l'onorevole Sonnino.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Non dice questo la legge; leggete l'articolo del codice penale e vedrete che ivi si parla di violenza contro le persone e di pacifico possesso... (*Interruzioni*). Io sono un modesto giurista, ma vorrei pregare i miei colleghi di non voler ingaggiare disquisizioni difficilissime di diritto; mentre conviene attenersi alla disposizione di un articolo esplicito del codice penale.

Ora quando vi sono turbative di possesso sui beni che si pretendono soggetti ad usi civici, non esiste nessuno di questi due requisiti: non il pacifico possesso, perchè i cittadini pretendono che vi sia un diritto da parte loro, non violenza sulle persone, perchè se queste avvenissero, siamo tutti d'accordo che dovrebbe intervenire la forza pubblica per impedirle, e il Governo e gli agenti non hanno mai esitato.

Si potrebbe agire inoltre per il reato di esercizio arbitrario delle proprie ragioni; ma questo reato non si può perseguire se non a querela di parte; e, quando sono venuti a noi i primi lamenti delle persone interessate, abbiamo consigliato loro di presentare, se lo credessero opportuno, le loro querele.

Vi sarebbe poi un'altra via da seguire, onorevole Capece-Minutolo, ed io l'ho consigliata anche a lei ed al duca Sforza Cesarini, quando mi ha fatto l'onore di venirmi a visitare, come la consigliai al marchese Serraggi; cioè, anzichè la penale, esperire l'azione civile, cioè l'azione possessoria, ed il duca Sforza Cesarini credo abbia seguito il mio modesto consiglio, ed abbia iniziato l'azione possessoria.

Se il pretore emanerà sentenza a lui favorevole e l'autorità giudiziaria ne farà richiesta, il Governo non mancherà di garantire l'esecuzione della sentenza.

CAPECE-MINUTOLO. Ci vorrà troppo tempo per aver la sentenza!

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Vuole forse che ci sostituiamo noi ai magistrati?

Ripeto dunque che in questa materia noi non abbiamo un indirizzo politico, abbiamo solo un indirizzo giuridico e legale, conforme alle decisioni della giurisprudenza.

Finchè le leggi sono quelle che sono non possiamo fare diversamente.

Ben diceva l'onorevole presidente del Consiglio nelle sue dichiarazioni, che cioè occorre modificare la legislazione attuale in questa materia; ed io mi auguro che la Commissione che sta studiando l'argomento vorrà affrettare i suoi lavori.

Quando la legislazione sarà modificata certo i più gravi inconvenienti che oggi si verificano, potranno essere eliminati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Capece-Minutolo per dichiarare se sia soddisfatto.

CAPECE-MINUTOLO. Ringrazio l'onorevole amico personale De Nava della cortese risposta, ma non posso dichiararmene soddisfatto.

Presentando questa interrogazione, non ho certo velato il mio pensiero, perchè ho detto appunto che il Ministero, perseguire il suo indirizzo politico, permette l'invasione delle proprietà private.

Fra il comune di Rocca di Papa e la famiglia Colonna, ventinove anni or sono, vi fu una convenzione per la quale la famiglia Colonna dovè o volle cedere cinquecento rubbia di terreno al comune di Rocca di Papa, per l'affrancazione di ogni servitù civica della sua proprietà, ma dopo un sì lungo periodo di tempo un segretario comunale, che non poteva più trovare nella sua coscienza gli elementi di tranquillità e di popolarità necessari di fronte ai suoi amministrati a causa di tanti imbrogli che aveva fatto e che l'onorevole De Nava sa, è venuto in mente di eccitare i contadini di Rocca di Papa ad invadere i terreni, dicendo che in quella convenzione vi era un vizio di forma per il quale bisognava rivolgersi ai tribunali. Ebbene il tribunale l'altro ieri ha deciso convalidando e riconoscendo i diritti della casa Colonna. Ma intanto che cosa è avvenuto? Durante tre settimane tre o quattro mila contadini ogni

giorno, capitanati da alferi a cavallo e con trombettieri [alla testa, invasero la proprietà Colonna, bruciando e distruggendo tutto.

Quando mi recai al Ministero dell'interno, per evitare all'onorevole De Nava la noia di una interrogazione, lo pregai di inviare sul luogo qualche funzionario con l'incarico di persuadere i contadini ad aspettare che il magistrato emanasse la sua sentenza ed a lasciare impregiudicata la questione senza invadere le terre.

L'onorevole De Nava allora non volle inviare nessuno, e così per tre settimane abbiamo assistito a questo spettacolo che non è degno del nostro paese e non è degno del Governo.

Il Governo attuale, o signori, è per la maggior parte composto di elementi conservatori; mi fa l'effetto di quei buoni artisti di teatro che debbono loro malgrado rappresentare una parte che non sanno e non possono rappresentare. (*Rumori dalla tribuna della stampa*). Che cosa vogliono?

PRESIDENTE. Onorevole Capece-Minutolo, continui.

CAPECE-MINUTOLO. Io reclamo il rispetto dell'aula parlamentare. (*Approvazioni — Commenti*).

Voci. Ha ragione!

CAPECE-MINUTOLO. (*Rivolgendosi alla tribuna della stampa*). Se vi è qualcuno cui non piace ciò che io dico venga a dirlo fuori di qui. (*Commenti — Interruzione del deputato Santini*).

PRESIDENTE. Invito le tribune a far silenzio, altrimenti le farò sgomberare.

CAPECE-MINUTOLO. Voi, signori del Governo, per seguire questo indirizzo politico, dovete fare quello che i socialisti al potere non farebbero, assolutamente non farebbero.

E a me duole di parlare in questo modo, perchè io rispetto tutte le persone che compongono l'attuale Ministero; ma al disopra delle persone e al disopra dei Ministeri che si succedono, vi deve essere il principio di autorità che deve essere rispettato, e lo si deve fare rispettare ad ogni costo: si usi pure la persuasione, con la propaganda, inviando ispettori centrali del Ministero dell'interno, che potrebbero forse contrapporre alla propaganda dei socialisti la loro, e dire: l'atto che voi commettete è punito dalla legge che in tempi civili come i nostri dev'essere sempre rispettata.

Io credo che questo sarebbe il dovere del Governo. Segnando l'indirizzo politico fatale che avete intrapreso, signori, io non so se interpretiate il sentimento del paese la cui volontà voi non seguite, non avendo ancora interpellato la Camera per sapere se veramente avete una maggioranza che vi sostenga in questa politica interna che seguite; e se l'ha interpellate, forse invece di questa opposizione che vi lascia fare, invece di avere spettatori un po' addolorati, potreste forse avere avversari decisi per il bene del nostro paese, che è al di sopra di tutti i Ministeri del mondo. (Approvazioni — Commenti).

PRESIDENTE. L'onorevole Santini ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto.

SANTINI. Invero non mi sarei atteso che, dopo il mio modesto consiglio, non voglio dire monito, che porsi al mio carissimo amico personale, De Nava nella discussione del bilancio dell'interno a proposito della questione degli usi civici, oggi avrei dovuto venir qui, associandomi al mio carissimo amico Capece-Minutolo a deplorare, aggravati quei fatti, che io deplorai fin da due mesi.

Si è parlato di cose e di persone. L'onorevole De Nava, che è un giurista, dice io non so se abbia ragione (Si ride), che la legge punisce la violenza tanto sulle persone che sulle cose. Noto però che egli ragiona a rovescio della teoria del Presidente del Consiglio, il quale ha sentenziato che si deve badare alle cose e non alle persone (Interruzioni).

DE NAVA. Ma non è esatto.

SANTINI. Esattissimo. Ora io non sono un giurista, ma la sua parmi una bestemmia, oltrechè giuridica, costituzionale, perchè, se le persone hanno diritto di essere difese, lo hanno anche le cose che, a quelle persone appartengono. Perchè, altrimenti, ella ammette che ogni malfattore, come tutti quelli che in questi giorni hanno spadroneggiato nella Capitale del Regno, vi possa spogliare anche dell'orologio e della camicia, pur che rispetti materialmente la persona.

DE NAVA, sottosegretario di Stato per l'interno. Ma questa cosa mobile, non l'immobile.

SANTINI. Ma voi avete sacrosanto ed imprescindibile il dovere di difendere la proprietà dei contribuenti. Che se voi questo dovere non adempirete, il contribuente avrà diritto di non pagare le tasse, e non varrà certo lo spirito bellicoso del gaio mi-

nistro delle finanze, gaio, come un portoghese (Si ride), che ride sempre e dice: ci sono io.

Ci siamo anche noi. (Si ride — Commenti). Ripeto, se voi non tutelerete la proprietà dei contribuenti, noi non pagheremo le tasse. È vero che in fine le pagheremo, perchè voi siete dei moribondi (Si ride) per la fortuna del paese e per la salvezza della monarchia.

E veda, onorevole De Nava; le parole altere e scarsamente amabili, che ella ebbe al mio indirizzo, quando tentò, indarno, di tacciare di false le mie osservazioni, documentate, circa le prepotenze anarchiche di Scrofano, hanno sortito il loro effetto, triste effetto, non lusinghiero per il Governo, perchè hanno incoraggiato la canaglia ad invadere ulteriormente la legittima proprietà altrui. Mandi pure i suoi sovversivi Ciofi (Si ride), sua eccellenza repubblicana Pantano a predicare la ribellione: (Interruzioni) toccherà ai vostri assai prossimi successori l'arduo compito di regolare questa gravissima, insostenibile situazione, da voi creata, e rimediare ai vostri errori e alle vostre colpe...

DE NAVA, sottosegretario di Stato per l'interno. L'abbiamo trovata così cattiva noi!

SANTINI. Ma l'intero Paese era tranquillo. Perchè ciò avete operato: nella disgraziata provincia romana, l'invasione dei malfattori e dei ladri nelle proprietà altrui e gl'incendi nei campi: e nella capitale la vita cittadina per due giorni in mano della peggiore canaglia, che soltanto ieri sentiste il dovere impostovi dalle proteste dell'animoso maggioranza onesta, di frenare! E noi, di fronte ad un Governo, incapace di compiere il suo più elementare dovere, seguiremo la nobile iniziativa della città di Bologna.

Non v'è da ridere, onorevole sottosegretario di Stato; v'è da piangere! *Risus...* Non mi faccia dire una frase latina! (Interruzioni — Commenti) Noi seguiremo la nobile iniziativa della patriottica città di Bologna e costituiremo delle squadre per mettere a posto i malfattori, contro i quali voi non avete avuto il coraggio di agire, come era vostro dovere.

PRESIDENTE. Onorevole Santini, questo non ha nulla a che fare con l'interrogazione! (Interruzione dell'onorevole De Nava)

SANTINI. Non lo possono applaudire, perchè il Presidente lo ha or ora proibito ai giornalisti ministeriali.

Ma mi creda, onorevole De Nava, giammai nella mia modesta, ed oramai lunga, vita politica, sono stato maggiormente adolorato, quanto in questo momento nel quale mi tocca di combattere, e lo combatto con coscienza e con vivace convinzione, l'onorevole Sonnino al quale mi legano tanti vincoli di vecchia amicizia. L'onorevole Sonnino è su via falsa; e se ella, onorevole De Nava, gli vuol bene, lo consigli a ritrarsi da questa via, perchè voi siete un Governo oltrechè di coalizione, un Governo di dedizione ai partiti estremi.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Santini, le ripeto che tutto questo non ha nulla a che fare con l'interrogazione.

DE NAVA, sottosegretario di Stato per l'interno. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE NAVA, sottosegretario di Stato per l'interno. Non posso seguire gli onorevoli Di Bugnano e Santini, e quest'ultimo specialmente, in alcune considerazioni che mi sembrano completamente estranee al tema che stiamo trattando, e mi preme solo di rettificare alcune inesattezze in cui, a mio avviso, è incorso l'onorevole Di Bugnano. Egli ha voluto confondere la questione degli usi civici con le condizioni dell'amministrazione comunale di Rocca di Papa. Ora l'onorevole Di Bugnano avrebbe dovuto appurare bene le cose, ed avrebbe saputo che quel segretario comunale fu deferito all'autorità giudiziaria, e che il Consiglio comunale fu anche pochi giorni fa sciolto. Il Governo dunque per quanto riguarda l'amministrazione comunale, ha fatto tutto quanto poteva e doveva. In quanto poi all'indirizzo politico del Governo in questa questione, che l'onorevole Di Bugnano ha voluto per forza dipingere come contrario ad ogni sentimento conservatore, io dirò all'onorevole Di Bugnano una circostanza significante: cioè che alla testa dei contadini c'era l'arciprete...

SANTINI. È un sovversivo!

DE NAVA, sottosegretario di Stato per l'interno. Badi, l'onorevole Di Bugnano, a non frantendere il significato del concetto politico conservatore, che conviene intendere in un senso largo, perchè è anche conservazione quella che mira a far rispettare o almeno a lasciare impregiudicati i diritti conculcati di una collettività. È per questo che io avrei desiderato che l'onorevole Di Bugnano, seguendo il mio esempio, non fosse entrato nel merito della contestazione,

che si dibatte tra Casa Colonna e i contadini.

Egli certamente non conosce tutta la questione: perchè, se l'avesse esaminata, l'avrebbe portata intera innanzi alla Camera e non a pezzi, e con inesattezze. Egli ha cominciato con l'affermazione che c'è già una sentenza, e che quindi, in seguito a questa sentenza, avrebbe dovuto cessare ogni pretesa da parte dei contadini. Ora ciò non è esatto, perchè se è vero che vi fu qualche giorno fa una sentenza in un primo giudizio, è vero altresì che è pendente un altro giudizio innanzi alla Giunta degli arbitri competente, che ancora non si è pronunciata.

La questione dunque non è ancora risolta.

E poichè l'onorevole Di Bugnano ha rivolto quasi un rimprovero al Governo perchè non abbia fatto opera conciliatrice, mandando un ispettore, dirò subito che di questo invio ho taciuto di proposito; ma ora, costretto, dirò all'onorevole Di Bugnano che noi abbiamo appunto mandato un ispettore sul posto, il conte Roascio, uno dei più competenti, e che cito a titolo d'onore, e di cui ho qui la relazione. Se ella, onorevole Di Bugnano, leggesse questa relazione circa il merito della controversia, metterebbe molt'acqua nel suo vino. Non entriamo, per carità, nel merito di queste contestazioni che sono molto gravi; non discutiamo qui della legalità e della bontà della transazione per cui la casa Colonna con 500 rubbia di terreno si liberò dal peso di tutte le servitù, che erano state molto largamente valutate anche in tempi antichi.

L'ultima parola lasciamola al magistrato, perchè io non ho detto nè dico nulla a favore dei contadini, ma anche ella non dica nulla a favore della casa Colonna, perchè qua dentro non vi debbono essere protettori di interessi privati; e protettori del diritto debbono essere soltanto i magistrati. (*Bene! Bravo! — Approvazioni.*)

SANTINI. Domani invaderanno anche le altre tenute dopo il discorso dell'onorevole De Nava.

PRESIDENTE. Viene ora la interrogazione dell'onorevole Roberto Galli, ai ministri degli affari esteri e delle poste e telegrafi, « per sapere se gli consti l'arbitraria dichiarazione di proibito colla quale fu respinto dalla posta austriaca di Costantinopoli — cui è affidata la posta italiana — il *Courrier des Balkans* che si stampa a Roma; e quali provvedimenti intenda di appli-

care perchè arbitrii simili non si ripetano e desidera inoltre sapere se d'accordo col ministro degli esteri, non creda che sia giunto finalmente il tempo di stabilire a Costantinopoli uno speciale ufficio di posta italiano, come hanno tutte le grandi nazioni e come richiedono i nostri interessi».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e per i telegrafi.

MORPURGO, *sottosegretario di Stato per le poste e per i telegrafi*. Alla interrogazione dell'onorevole Galli risponderò anche a nome del ministro degli esteri.

L'interrogazione consta di due parti. Per quanto concerne la prima parte, debbo assicurare l'onorevole Galli e la Camera che non fu punto arbitraria la dichiarazione con la quale la posta austriaca di Costantinopoli respinse il *Courrier des Balkans* che si stampa a Roma. Ed in vero la facoltà concessa al paragrafo terzo dell'articolo 16 degli accordi postali di Washington dice queste:

« Ciascuno Stato dell'Unione ha diritto di non far eseguire nel suo territorio il trasporto e il recapito degli oggetti che fruiscono delle facilitazioni di tassa, rispetto ai quali non fossero osservate le leggi, le ordinanze e i decreti che ne regolano le condizioni di trasmissione e di circolazione nello Stato medesimo, come pure di corrispondenze d'ogni genere che portassero visibilmente scritti o disegni, ecc., proibiti dalle disposizioni di legge e dai regolamenti in vigore nell'interno dello Stato ».

Dunque è bene assodato questo: che gli uffici postali di un paese, funzionando nel territorio di un altro Stato, sono regolati dalle leggi stesse del paese cui gli uffici stessi appartengono.

E perciò l'Austria, per quanto concerne l'ufficio di Costantinopoli, segue le stesse norme che seguirebbe per gli uffici dell'Impero.

E siccome il *Courrier des Balkans* è proibito nell'Impero austro-ungarico, così l'Austria è nel suo pieno diritto di vietare la introduzione di questo periodico a Costantinopoli per mezzo della sua posta.

Ma questa risposta alla prima parte della interrogazione dell'onorevole Galli fa apparire anche meglio la opportunità (ed io lo riconosco subito) della seconda parte della interrogazione.

L'onorevole Galli chiede ancora se, d'accordo col ministro degli esteri, non creda che sia giunto finalmente il tempo di sta-

bilire a Costantinopoli uno speciale ufficio di posta italiana, come hanno tutte le grandi nazioni e come richiedono i nostri interessi.

Ebbene io posso dire all'onorevole Galli che non il ministro degli esteri, e quello delle poste e dei telegrafi riconoscono la opportunità di istituire un ufficio italiano a Costantinopoli ed altri nelle città più importanti del Levante. E questo intento perseguono con la massima alacrità mediante le pratiche opportune.

Tali pratiche speriamo possano essere condotte a termine in breve tempo, cosicché si faranno poi i necessari stanziamenti in bilancio per istituire tra non molto l'ufficio postale di Costantinopoli e gli altri progettati, dove maggiormente si sente la necessità.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Galli per dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

GALLI. Ringrazio il ministro degli esteri... il quale è sempre un uomo di spirito!... di avere incaricato di parlare anche a nome suo l'egregio amico il sottosegretario di Stato alle poste, e debbo dire che qualche cosa ho imparato: di qualche altra mi congratulo.

Veramente il *Courrier des Balkans* che si stampa in Roma dal signor Manlio Benenici, un valente giovane albanese nato in Italia, mantiene un carattere così obiettivo che a prima vista non si capisce perchè sia stato proibito all'Austria.

La proibizione giustifica in parte la risposta datami dall'onorevole sottosegretario di Stato; ma non si riesce a comprendere come il *Courrier des Balkans*, che entra liberamente in tutti gli Stati balcanici, liberamente in tutte le parti dell'Impero turco ed anzi in tutti gli Stati soggetti alla stessa Austria, giunto alla posta austriaca di Costantinopoli sia proibito, sebbene diretto al Sultano della Turchia ed ai suoi ministri.

Dissi che a prima vista non si comprende la proibizione. Ora, mi permetta l'onorevole ministro degli affari esteri, il quale se non parla, mi ascolta, e che ieri, all'interrogazione dell'onorevole mio amico Santini, a proposito di Novi Bazar, con tanta fermezza rispose che a Novi Bazar l'Austria non tende e non va, mi permetta, dico, di dirgli che le vie di Novi Bazar sono molte.

Considerando bene l'incidente di cui parlo, si vede che una di quelle vie nell'impedire perfino che le popolazioni possano comprendere come sarebbe vantaggioso per esse di restare quello che sono, piuttosto che

cambiare servitù e non diventare indipendenti. Si guardi da questo l'onorevole ministro degli esteri.

Ma io sono contento, per la seconda parte della risposta. Veggo infatti che la mia interrogazione è stata proprio come la goccia che ha fatto traboccare il vaso e rompere gli indugi. Essa ha servito a persuadere il ministro degli esteri ed il sottosegretario di Stato alle poste, della necessità di stabilire un ufficio postale italiano a Costantinopoli. Me ne felicito con loro... e un pochino con me.

Anche le apparenze sono una parte della sostanza; e quando a Costantinopoli vedranno che l'Italia ha un ufficio postale proprio, si crederà che, per quanto alleata, non è poi tanto dipendente da un paese il quale cerca, in tutti i modi, d'impedire che i principii dei quali l'Italia è antesignana siano conosciuti e valgano a confortare almeno di speranza, i paesi che soffrono.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Valeri al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere se è a sua conoscenza come già da tempo sia apparsa la *diaspis pentagona* nelle provincie di Pesaro ed Ascoli Piceno, e se ha preso i provvedimenti cui l'autorizza apposita legge, onde impedire che il gravissimo danno si propaghi alle limitrofe provincie nelle quali l'industria del baco da seta è fiorentissima ».

L'onorevole sottosegretario di Stato dell'agricoltura, industria e commercio ha facoltà di parlare.

**OTTAVI**, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Per quanto concerne la provincia di Pesaro il Ministero ebbe notizia della presenza della *diaspis* nella località detta *Inferno* frazione di Trebbiatico, comune di Pesaro, nella seconda metà di gennaio p. p.

Fu subito provveduto ad applicare le disposizioni degli articoli 2, 4 e 5 della legge 24 marzo 1904. Appena cioè ricevuta la notizia della presunta infezione si dispose per l'accertamento di essa, si determinò la zona infetta e quindi, sentita la Deputazione provinciale, con decreto 31 marzo si ordinò la distruzione dei filari riconosciuti infetti, nonchè della siepe sottostante ai filari stessi. Fu ordinato inoltre il capitozzamento, con l'obbligo della cura obbligatoria per il rimanente tronco di tutti gli altri gelsi esistenti nella località *Inferno* per un raggio di 100 metri dal centro infetto.

Nella provincia di Ascoli Piceno la infe-

zione della *diaspis* fu accertata fino dall'anno 1902 nei comuni di S. Giorgio, S. Benedetto del Tronto e Grottammare.

Per questi centri furono subito applicate le disposizioni della legge 2 luglio 1891 e con decreto del 19 luglio 1902, udito il parere della Deputazione provinciale, fu prescritto ai proprietari dei comuni anzidetti l'applicazione della cura sui gelsi infetti dalla cocciniglia.

Di recente, e cioè nell'ottobre 1905, fu segnalato al Ministero che la cura obbligatoria imposta nel comune di Grottammare, quantunque applicata ripetutamente, è risultata inefficace. Si chiedeva l'applicazione del metodo distruttivo. Il Ministero rispondeva di essere ben disposto a soddisfare tale richiesta qualora, secondo l'articolo 2 della legge 1904, la Deputazione provinciale emettesse parere favorevole alla distruzione e qualora, secondo l'articolo 4 della legge stessa, il Consiglio provinciale stanziasse in bilancio la somma necessaria per corrispondere i sussidi o le indennità ai proprietari delle piante da distruggersi.

Con lettera del 6 corrente il Prefetto di Ascoli ha fatto conoscere al Ministero che la Deputazione provinciale ha emesso il suo parere favorevole, che il Consiglio provinciale ha concesso il fondo per le indennità e che si sta trattando per stabilire l'ammontare di queste. Si potrà perciò procedere entro breve tempo alla distruzione dei centri infetti.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Valeri ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto.

**VALERI.** Le informazioni che ho avuto da molte persone non collimerebbero del tutto con quelle espresse dal sottosegretario di Stato.

La Camera nel 1893 approvò una legge speciale con disposizioni abbastanza severe. Provvedimenti contro la *diaspis pentagona* che io vorrei applicati col massimo rigore, con la massima diligenza anche nella regione Picena minacciata dal flagello per cui ho presentata la mia interrogazione.

Mesi sono la *diaspis* è comparsa nel territorio di Pesaro. Tre anni fa esisteva nel territorio di Grottammare ed esiste ancora — ciò che è peggio — ciò che dimostra che provvedimenti energici non furono proficuamente presi.

Nel giornale d'agricoltura Picena l'egregio direttore della Cattedra ambulante della provincia di Urbino scriveva: « mentre nell'alta Italia si mandano fuori decreti rigorosi e si emanano leggi obbliganti i pro-

prietari a combattere quel tremendo flagello, da noi nessuno se ne dà per inteso ». La valentia e la serenità del professor Valentini che così scriveva nel marzo scorso, dice che non mal mi apponevo osservando che le sue informazioni non collimano del tutto colle mie.

La competenza grande che Ella ha in materia d'agricoltura, unita all'amore col quale Ella si occupa di ogni questione che ha attinenza coi campi mi affida che Ella vorrà perseverare nell'agire energicamente a combattere il gran pericolo.

E con questa dichiarazione mi unisco all'augurio suo che questo flagello non abbia ad estendersi nelle provincie marchegiane che tanto bene curano l'importantissima industria del baco da seta.

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Molmenti al ministro della pubblica istruzione « per sapere se creda rispondente alle ragioni dell'arte e della storia il modo onde fu ricostruita la base del campanile di San Marco ».

A questa interrogazione si connette anche quella dell'onorevole Santini al ministro della pubblica istruzione « intorno ai criteri, cui si informa la ricostruzione della base del campanile di San Marco in Venezia ».

L'onorevole ministro della pubblica istruzione ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

BOSELLI, *ministro dell'istruzione pubblica*. Non io mi cimenterò a discutere di arte e di storia veneziana con l'onorevole Molmenti. L'onorevole Molmenti ha la sua Venezia negli occhi, nel pensiero, nella parola, nella penna, per guisa che dà vita alle carte degli archivi, raccoglie a volo ogni soffio di genio che sia trascorso o trascorra fra i monumenti dell'incantevole città, ed egli vuol dare l'anima ad ogni pietra di essa perchè narri glorie passate, perchè ogni cosa serbi l'impronta e susciti le ispirazioni della bellezza.

Nè io saprei significare all'onorevole Santini i criteri ai quali si informa la Commissione che dirige i lavori per la ricostruzione del campanile di San Marco. Ma sovvengono, per appagare la sua interrogazione, due documenti pregevolissimi: il rapporto firmato da tutti i componenti la Commissione tecnica del quale prese atto alla unanimità il Consiglio comunale di Venezia e la memoria testè messa in luce dalla maggioranza di quella Commissione

per discorrere storicamente ed artisticamente la questione dei cinque gradoni.

Ormai gli onorevoli deputati conoscono l'argomento del quale si tratta. Il campanile di Venezia, in tempi lontani, sorgeva sopra cinque gradoni e così prese posto fra i monumenti di quella piazza che è tutta un monumento ed un'estasi.

Col corso dei tempi, per successive opere, il suolo di quella piazza si sollevò e dei cinque gradoni ne rimasero scoperti solamente due o tre all'incirca, secondo si guardasse piuttosto l'uno che l'altro dei lati.

DONATI. In alcuni punti anche tre e mezzo.

BOSELLI, *ministro della pubblica istruzione*. Gli occhi valgono più dei documenti: io ho letto, voi avete visto...

E il campanile ruinò egli era sopra quei due o tre gradoni. Così i veneziani che tanto lo amavano, così gli ammiratori forestieri erano soliti vederlo come... come una strofe di poesia pittorica nell'armonia di quel quadro. Nel ricostruirlo si eresse sopra cinque gradoni, e per ciò il campanile è più alto, alla vista, di alcuni centimetri di quanto fosse alto il campanile ruinato.

Fu errore così grave simile opera di ricostruzione da doversi disfare? Offende la tradizione, che è tanta parte della vita intellettuale, rompe l'armonia della piazza così da cozzare incontrastabilmente con le ragioni dell'arte? guasta la poesia, la genialità degli aspetti di quella piazza in modo incontrastabile?

Il campanile di San Marco si costruisce per deliberazione del Consiglio comunale di Venezia. La notte del giorno successivo a quello in cui Venezia si commosse, e pianse, insieme con tutto il mondo civile, per la caduta del suo campanile, quel Consiglio comunale ne deliberò la ricostruzione, destinando all'uopo una somma di 500 mila lire, a cui si aggiunsero altre somme raccolte in Italia e nei paesi forestieri. Intervenne lo Stato ed a sua volta la legge approvata dal Parlamento diede 500 mila lire per il medesimo intento. Ma lo Stato non assunse nessuna ingerenza diretta, nè rispetto al disegno dei lavori, nè rispetto alla loro esecuzione.

Il Consiglio comunale di Venezia ne rimase arbitro, e si valse di questa sua facoltà incaricando dapprima con pieni poteri Luca Beltrami, e quando Luca Beltrami non volle continuare nell'adempimento di quell'incarico, il comune di Venezia trasmise quell'incarico, con poteri più limitati,

alla Commissione che oggi presiede a quei lavori, Commissione composta di uomini egregi, dei quali dicono lodi concordemente tutti coloro che si occupano, sia in un senso che nell'altro, di questa questione.

Perciò ingerenza diretta del Governo non ci è, non ci fu mai, nè fu mai invocata con qualsiasi eccitamento.

Il disegno di questi lavori fu esposto per parecchio tempo agli occhi dei veneziani, fu esposto al Congresso artistico: uomini che nei giudizi artistici hanno riconosciuta autorità lo videro e non lo reputarono meritevole di biasimo. Si stampò, firmato da tutti i componenti la Commissione, il rapporto del quale poc'anzi facevo cenno. Il Consiglio comunale di Venezia ne prese atto ad unanimità. In tutto quel periodo nel quale le critiche non sarebbero state intempestive così come oggi lo sono, tutti tacquero.

Vero è che, quando i cinque gradoni si svelarono agli sguardi dell'universale una parte di cittadini veneziani acerbamente protestò.

Critici valorosi scagliarono contro questa nuova opera le loro folgori potenti. L'onorevole Molmenti adoperò, a commuovere gli spiriti, tutta l'eloquenza sua ricca di fatti ed accesa...

MOLMENTI. Con molta temperanza.

BOSELLI, *ministro della pubblica istruzione*. Sempre: il fuoco dell'oratore non esclude la temperanza delle idee e delle parole: ho detto parola accesa, non dissi violenza di parola; accesa di quel fuoco che illumina, non di quello che distrugge. (*Bravo!*)

Uno dei componenti la Commissione parlò di aver posto la firma al rapporto per consenso di cortesia, non per consenso di opinioni.

GALLI. Si era opposto anche prima.

MOLMENTI. Si era già opposto.

BOSELLI, *ministro della pubblica istruzione*. Si sarà opposto, ma nel documento ufficiale è firmato.

FRADELETTO. Fu tratto in errore.

BOSELLI, *ministro della pubblica istruzione*. Come comprendono gli onorevoli deputati, io, in questa questione del campanile, non ci metto ombra di passione: riferisco i fatti come appaiono dai documenti, che ho esaminato una prima volta, per discorrerne in Senato, ed ora, rilessi, con nuova cura come merita sempre un invito che venga dall'onorevole Molmenti e dall'onorevole Santini.

Non so poi, e coloro che conoscono d'avvicino i fatti lo sapranno invece assai meglio di me, non so se la questione artistica non siasi incontrata simpaticamente a Venezia con questioni di altro ordine.

GALLI. No, no!

BOSELLI, *ministro dell'istruzione pubblica*. Tanto meglio.

Il senatore Tiepolo sollevò la questione in Senato ed io, colà risposi, secondo il mio ufficio di ministro, e concedetti qualche libertà alle mie impressioni personali; oggi la questione torna in quest'aula e mi pare si riassuma così: il Governo può e deve intervenire, pel diritto che gli spetta in ordine alla suprema tutela dei monumenti quando sieno gravemente deturpati ed offesi? È questo il caso di esercitare questo supremo impero artistico? In qual modo? Con un giudizio accademico, no; non è l'ufficio del Governo. Imponendo al municipio di Venezia di rifare l'opera annullando la deliberazione unanime di quel Consiglio comunale? provocando il ritiro di quella Commissione competentissima, interrompendo l'ordine e l'esecuzione dei lavori?

GALLI. Può consigliare però.

BOSELLI, *ministro dell'istruzione pubblica*. L'onorevole Galli comprende che il Governo che consiglia invano è assai peggiore di un Governo che si astiene: un Governo, quando non può ordinare, è meglio che non consigli o che consigli nel modo che tenni io in Senato, che oggi qui tengo. Eppoi, se il Governo ordinerà facendo uso del suo impero artistico dovrà anche incontrare le conseguenze finanziarie cagionate dalle nuove opere.

Intanto io non ho alcuno invito nè dall'Accademia delle belle arti, nè dall'Istituto veneto, nè v'è una numerosa rappresentanza di cittadini veneziani che abbia chiesto l'intervento del Governo: vi sono polemiche di giornali italiani e forestieri, vi sono due opinioni in lizza, vivaci, colorite, come avviene in simili argomenti. E come posso io entrare arbitro fra esse per volontà mia e farmi oracolo d'una decisione suprema in simile contrasto? Consigliare, ma consigliare come? Di mia iniziativa?

Io ho già risposto poc'anzi: posso io creare una Corte suprema di cassazione su i due o su i cinque gradoni?

No. Posso incaricare organi del Ministero che si sovrappongano a quei del Municipio, a quella Commissione così tecnicamente e artisticamente autorevole? Nemmeno.

Posso io di mio arbitrio disfare e rifare?

Non tralasciai di raccogliere in privati colloqui il pensiero di uomini di chiaro ingegno nell'arte; ne trovai un buon numero non favorevole ai cinque gradoni: ma tutti furono concordi nell'attenuare l'importanza della cosa; nel considerare intempestiva la disputa nel considerarla propria solamente oramai dell'aula consiliare di Venezia: nessuno mi esortò ad ordinare che si disfi ciò che si fece per far scomparire i cinque gradoni.

Io dissi nell'altra Camera, e ripeto qui, che in seguito a questi dibattimenti parlamentari, poichè s'agitano in tanta disparità di idee uomini competenti: si può pensare e anche desiderare che quella esimia Commissione, meritevole di tutta la fiducia, voglia ripigliare in esame la questione, che il Consiglio comunale di Venezia, dove la questione dovrebbe essere portata e trattata, voglia tenere in conto queste discussioni se così reputa nella piena sua libertà.

Se il sindaco di Venezia, di sua iniziativa, si rivolgesse a me per avere quel consiglio a cui accennava l'onorevole Galli, potrei fare una cosa sola: domandare alla Giunta superiore di antichità e belle arti, presieduta dal senatore Visconti-Venosta, se voglia incaricarsi di dare simile consiglio. Sarebbe un consiglio che, così provocato, potrebbe portare utilità; invece un consiglio imposto, porterebbe un conflitto, per ogni verso inopportuno e senza pratico effetto.

Vorrei che, dopo queste mie dichiarazioni intorno ai limiti entro i quali è ristretta praticamente l'opera del Governo, gli onorevoli Molmenti e Santini si dichiarassero soddisfatti. Facciano valere, a Venezia, la loro influenza; determinino un'onda d'opinione pubblica che segua le loro idee; traggano numerosi seguaci sotto la loro bandiera artistica; abbiano fede, e possono averla validamente, nelle loro idee e nella loro parola; ed a questa fede nelle loro idee e nella loro parola chieggano quella vittoria artistica che non può essere decisa per decreto del Governo. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Molmenti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole ministro della pubblica istruzione.

Rimanga nei limiti di una interrogazione.

MOLMENTI. Sarò brevissimo. Non ringrazierò l'onorevole Boselli delle cortesie parole che ha voluto dirigermi; della modestia del mio ingegno, solo è maggiore la

sua cortesia. Mi dichiaro, se ciò può far piacere all'onorevole Boselli, soddisfatto del complesso delle sue parole: perchè egli ha esplicitamente dichiarato in Senato e implicitamente alla Camera che egli non approva il modo con cui si costruisce oggi il campanile di San Marco.

FRADELETTO. Non l'ha dichiarato.

MOLMENTI. L'ha dichiarato in Senato e qui lo ha fatto capire...

FRADELETTO. Allora non fatemi pentire del mio silenzio. Presenterò un'interrogazione od un'interpellanza, per mostrare i motivi che hanno mosso questa opposizione che non ha nessun fondamento. Il ministro non ha detto (e non poteva) di disapprovare l'operato della Commissione.

MOLMENTI. Ripeto che il ministro ha fatto ampie dichiarazioni in Senato.

FRADELETTO. Consideri il ministro, che i tre deputati di Venezia tacciono su quest'argomento.

BOSELLI, *ministro della pubblica istruzione*. In Senato, manifestai, come dissi testè, alcune impressioni le quali mi portavano al concetto che, nel rifare i monumenti, val meglio attenersi, entro certi limiti, a ciò che è l'opera successiva dei secoli, anzichè ritornare inflessibilmente alle forme della prima origine, distruggendo o facendo scomparire il suggello che imprime sopra di essi le diverse età della storia e dell'arte.

PRESIDENTE. Per ora, onorevole ministro, non è il caso di discutere. Si tratta di una interrogazione.

BOSELLI, *ministro della pubblica istruzione*. Aggiungo una sola parola.

Dopo la discussione in Senato, considerai bene il rapporto della Commissione tecnica. Non dico altro.

PRESIDENTE. Limitiamoci per ora alla pura interrogazione.

MOLMENTI. Sì.

Dico soltanto che il sindaco di Venezia, uomo prudente ed avveduto, mi scrive (ed il ministro non l'ignora) che la Commissione degli ingegneri è autonoma, e che sindaco e Consiglio comunale si ritengono incompetenti a definire la questione, ed aspettano dalla discussione dei due rami del Parlamento (*Interruzioni*) una maggiore luce.

Ad ogni modo c'è l'onorevole ministro che dovrebbe essere competente, o per lo meno gli uomini che lo circondano. (*Commenti*).

Ma pur troppo il ministro se ne disinte-

ressa e lascia il giudizio al Consiglio comunale, il quale non potrà naturalmente che prendere atto come ha fatto altra volta, dell'operato della Commissione. Ora io vorrei soltanto che l'onorevole ministro della pubblica istruzione si ricordasse che il deliberato della Commissione non fu unanime e si ricordasse ancora che egli è il tutore del patrimonio artistico della nazione.

Fra gli opposti pareri, a me sembra che potrebbe trovar posto anche un giudizio, il quale dichiarasse se veramente esista questo inconveniente nella ricostruzione del campanile, o se veramente non esista che nella fantasia dei bigotti dell'arte.

È certo però che, se va dato un plauso al popolo veneziano che ha voluto ricostruire il simbolo della propria grandezza, bisogna altrettanto dichiarare non molto saggia la deliberazione della Commissione, la quale nella sua relazione fa apparire chiaro l'intendimento di non costruire il campanile come era.

Ora io credo fermamente che l'onorevole ministro, come tutore del patrimonio artistico nazionale, possa far pronunciare un giudizio che maggiormente approvi la Commissione nell'opera sua, o la consigli a mutar metodi e concetti nella ricostruzione del monumento. E non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. L'onorevole Santini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole ministro della pubblica istruzione.

SANTINI. Io debbo anzitutto ringraziare il mio carissimo amico Molmenti, che questa volta, a differenza di quanto fece in occasione di una mia interrogazione sulla Biblioteca Marciana, riconosce in me, non veneziano, il diritto di parlare delle cose di Venezia. (*Interruzioni*).

Dico subito all'onorevole ministro che io mi dichiaro completamente contrario alla opinione dell'onorevole Molmenti ed in conseguenza sono soddisfatto della sua risposta.

E specialmente me ne dichiaro soddisfatto, in quanto credo che l'onorevole Molmenti sarebbe il primo ad essere scontento di deferire ai due rami del Parlamento, anti-artistici per eccellenza, la decisione di una questione artistica.

Del resto, l'onorevole ministro Boselli ha fatto una leggera punta, nel senso di dire (e ciò non riguarda menomamente l'onorevole Molmenti) che la questione del campanile di San Marco per quei gradoni, per i quali non v'è stata alcuna agitazione in

Venezia (in quella città vivo anch'io) e che si è voluta portare in Senato, ove non doveva entrare, per sfogo di bizzie politiche. Ed io, con la rude franchezza mia abituale, dirò che coloro,...

MOLMENTI. Particolarmente per me.

SANTINI. Lei la escludo.

... i quali non possono combattere la saggia e benemerita amministrazione di dodici anni di sindacato del conte Grimani, cercano di combatterlo in altro campo, in quel campo, in cui egli non può difendersi. Perchè, come ha detto l'onorevole ministro, Venezia non è soltanto nell'anima dei Veneziani, ma è nell'anima di tutti gli Italiani, che sentirono uno schianto nel cuore per la caduta dello storico e glorioso campanile. (*Interruzioni dalla tribuna della stampa*).

Vi sono ignobili buffoni nella tribuna della stampa.

PRESIDENTE. Invito la tribuna della stampa a non abbandonarsi a segni di approvazione o di disapprovazione... Ciò non è lecito...

SANTINI. Del resto le interruzioni di certa gente onorano gli onesti. (*Approvazioni — Rumori*).

PRESIDENTE. Ella, onorevole Santini, si rivolga soltanto al Presidente e non badi ad altro...

SANTINI. Sì sì, ma è ora di finirla, perchè altrimenti un giorno o l'altro li metterò efficacemente a posto io. Negli altri Parlamenti, onorevole Presidente, la stampa non si permette nemmeno di starnutare. (*Commenti — Risa*). Ma io vado avanti e degli attacchi di certa ignobil gente mi rido e mi onoro. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha ragione: le tribune debbono tenere un contegno più rispettoso come precisamente lo tengono in altri Parlamenti. Nessuno potrebbe permettere una eccezione qualunque in danno del Parlamento italiano: lo dico una volta per sempre. (*Benissimo! Bravo!*)

SANTINI. La ringrazio. Dicevo che le questioni artistiche di Venezia interessano tutti gli italiani indistintamente ed io convengo col ministro che nel caso presente la questione non ha offeso il senso artistico di alcuno, e me ne appello al senso squisitamente artistico dell'amico Fradeletto.

In Venezia si è fatta più che tutto una questione politica dai nemici del sindaco Grimani, che hanno portato fuori delle aule di Ca' Farsetti questioni artistiche per le quali il Grimani invece è benemerito non

soltanto rispetto a Venezia, ma rispetto all'Italia tutta. Sulla questione quattro su cinque commissari sono concordi. E già lo stesso ministro Boselli ha ridotta la questione nei suoi veri termini. Il non adattarsi a certi pareri sarebbe invadere i poteri del Consiglio comunale di Venezia e spostare completamente la tesi. Ma io sono certo che il ministro, fedele alle dichiarazioni da lui fatte in Senato ed oggi alla Camera, saprà rispettare l'autonomia dei comuni e ciò non solo nei riguardi e nell'interesse di Venezia ma, dato il voto quasi unanime della Commissione artistica speciale, nell'interesse dell'anima artistica italiana che si integra nell'arte nell'anima artistica veneziana. (*Commenti — Interruzioni*).

### Presentazione di disegni di legge e di una relazione.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

**LUZZATTI LUIGI, ministro del tesoro.** Mi onoro di presentare alla Camera una nota di variazioni allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1906-1907.

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di questa nota di variazioni che sarà stampata e distribuita.

L'onorevole ministro degli affari esteri ha facoltà di parlare per presentare un disegno di legge.

**GUICCIARDINI, ministro degli affari esteri.** Mi onoro di presentare alla Camera il seguente disegno di legge: Trattato di commercio e navigazione tra l'Italia e la repubblica del Nicaragua. Prego la Camera di volerne deferire l'esame alla Commissione permanente per i trattati di commercio e tariffe doganali.

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro degli affari esteri della presentazione del trattato di commercio e di navigazione fra l'Italia e il Nicaragua. Poichè non vi sono osservazioni, s'intende accolta la domanda dell'onorevole ministro perchè sia deferito l'esame di questo trattato alla Commissione permanente speciale.

(*È così stabilito*).

Prego l'onorevole Rubini di recarsi alla tribuna.

**RUBINI.** A nome del collega Arlotta

mi onoro di presentare alla Camera la relazione del disegno di legge n. 379 « Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1905-906 ».

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

### Discussione del disegno di legge relativo a variazioni nel bilancio delle finanze.

**PRESIDENTE.** Ora l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1905-1906.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

**MORANDO, segretario,** dà lettura del disegno di legge. (*Vedi Stampato, n. 407-A*).

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

Nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

(*La discussione generale è chiusa*).

Procederemo ora alla discussione degli articoli.

(*Sono approvati senza discussione i seguenti articoli*).

#### Art. 1.

Sono approvate le maggiori assegnazioni di complessive lire 1,755,000 ai seguenti capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1905-906.

Cap. n. 63. — Restituzioni e rimborsi Demanio (*Spesa d'ordine*). . . L. 620,000. »

Cap. n. 133. — Restituzione di tasse di fabbricazione sullo spirito e sullo zucchero impiegati nella preparazione dei vini tipici e dei liquori esportati, dei vini liquorosi, dell'aceto d'alcool, delle profumerie e di altri prodotti alcoolici; sulla birra, sulle acque gassose esportate, e restituzione della tassa sull'acido acetico adoperato nelle industrie (*Spesa obbligatoria*). . . . . » 600,000. »

Cap. n. 182. — Paghe al personale operaio delle manifatture

*Da riportarsi* . . L. 1,220,000. »

*Riporto . . . L. 1,220,000. »*  
 e dei magazzini dei tabacchi greggi, mercedi agli operai ammalati, assegni di parto, indennizzi per infortuni sul lavoro e concorso dello Stato a favore del detto personale da versarsi alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e la vecchiaia degli operai ed alla Cassa di mutuo soccorso per le malattie (*Spesa obbligatoria*) . . . » 350,000. »

Cap. n. 199. — Paghe agli agenti subalterni ed agli operai delle saline, mercedi agli operai valedudinari ed ammalati, indennizzi per infortuni sul lavoro, concorso di assicurazione e contributo dello Stato alla Cassa sociale di mutuo soccorso per gli operai della salina di Lungro (*Spesa obbligatoria*) . . . » 165,000. »

Cap. n. 282. — Restituzione di diritti indebitamente esatti (*Dazio consumo di Roma*) . . » 20,000. »

L. 1,755,000. »

#### Art. 2.

È approvato l'aumento di lire 390,000 allo stanziamento del capitolo n. 116 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1905-906 « Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine » in corrispondenza dei seguenti prelievi eseguiti a favore dei capitoli di spesa del bilancio delle finanze 1905-906:

Cap. n. 63. — Restituzioni e rimborsi (Demanio) (*Spesa d'ordine*) . L. 100,000. »

Cap. n. 133. — Restituzione di tasse di fabbricazione sullo spirito e sullo zucchero impiegati nella preparazione dei vini tipici e dei liquori esportati, dei vini liquorosi, dell'acetod'alcool, delle profumerie e di altri prodotti alcoolici; sulla birra, sulle acque gassose esportate e restituzione della tassa sull'acido acetico adoperato nelle industrie (*Spesa obbligatoria*) . . . » 100,000. »

Cap. n. 199. — Paghe agli agenti subalterni ed agli operai delle saline, mercedi agli operai valedudinari ed ammalati, indennizzi per infortuni sul lavoro, concorso

*Da riportarsi . . . L. 200,000. »*

*Riporto . . . L. 200,000. »*  
 di assicurazione e contributo dello Stato alla Cassa sociale di mutuo soccorso per gli operai della salina di Lungro (*Spesa obbligatoria*) . . . » 150,000. »

Cap. n. 282. — Restituzione di diritti indebitamente esatti (*Dazio consumo di Roma*) . . » 40,000. »

L. 390,000. »

Si procederà più tardi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

#### Discussione del disegno di legge relativo alle spese per la Macedonia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

« Stanziamento di lire 140 mila in uno speciale capitolo, della parte straordinaria, del bilancio della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1905-906 distinto col n. 45 *quater* e colla denominazione « Spese per la Macedonia ».

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

MORANDO, *segretario legge*: (Vedi *Stampato* n. 333 - A.)

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge (*Pausa*). Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

(*La discussione generale è chiusa*).

Procediamo ora alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

« È autorizzato lo stanziamento in lire 140 mila in uno speciale capitolo della parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1905-906 distinto col n. 45 *quater* e con la denominazione « Spese per la Macedonia ».

Nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare si procederà più tardi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

#### Discussione del disegno di legge per modificazioni ed aggiunte alla legge relativa ai danneggiati dalle alluvioni e dagli uragani.

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni ed aggiunte alla legge 13 luglio 1905, n. 400, per i provvedimenti a fa-

vore dei danneggiati dalle alluvioni e dagli uragani ».

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

MORANDO, *segretario legge*: (Vedi *Stampato* n. 377 - A.)

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

Nessuno chiedendo di parlare procederemo alla discussione degli articoli.

#### Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire cinquecentomila (lire 500,000) da portarsi in aumento del fondo stanziato al capitolo 51 « *Sussidi diversi di pubblica beneficenza* » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1905-906.

Detta somma, fino a lire duecentomila, sarà erogata in sovvenzioni ai Comuni minori che si trovassero in eccezionali angustie finanziarie per le recenti pubbliche calamità.

(È approvato).

#### Art. 2.

Per le operazioni che la Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata a fare dagli articoli 9 e 20 della legge 13 luglio 1905, n. 400, è fissato l'interesse del 4 per cento netto.

Il concorso dello Stato autorizzato dal predetto articolo 20, è esteso anche ai prestiti da concedersi a tenore dell'articolo 9 della legge stessa.

Per il pagamento del contributo dello Stato nella misura di un terzo degli interessi, sarà inserita nel bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio la somma di lire 60,000 a cominciare dall'esercizio 1905-906.

(È approvato).

Questi tre disegni di legge testè discussi saranno votati a scrutinio segreto nella tornata di martedì.

### Discussione del disegno di legge: Disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Discussione del disegno di legge: Disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate ».

Si dia lettura del disegno di legge.

MORANDO, *segretario legge*: (Vedi *Stampato*, n. 237-A.)

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferraris Carlo.

FERRARIS CARLO. Ho chiesto di parlare per compiere un dovere e per rivolgere una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La bella relazione dell'onorevole Ciappi con somma cortesia attribuisce a me il merito principale della presentazione di questo disegno di legge. Ora io sento il dovere di avvertire che altri merita lode maggiore di quella che a me possa spettare. Il mio predecessore onorevole Tedesco sino dal dicembre 1904 presentò al Senato un progetto, preparato da una Commissione tecnica, il quale tendeva a completare e modificare le disposizioni che sono contenute in molte leggi cominciando da quella del 1865, relativamente alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie, e domandava facoltà di formarne poi il testo unico.

L'ufficio centrale del Senato esaminò a fondo quel progetto, lo modificò e completò in varie parti, ma si accorse che per compilare il testo unico delle leggi organiche ferroviarie sarebbe stato necessario modificare largamente anche altri articoli della legge del 1865, ai quali il progetto dell'onorevole Tedesco non si riferiva. Si accinse a quest'opera non lieve nè facile, e compì così un lavoro diligentissimo a merito principalmente del relatore, onorevole senatore Casana.

Così quando io giunsi al Ministero, mi trovai dinanzi un progetto veramente cospicuo, che conteneva circa 70 articoli non brevi.

Data l'impossibilità che quel progetto venisse discusso, mentre alcune disposizioni del progetto stesso mi parevano necessarie per una pronta applicazione, ricavai dal progetto, in parte tenendo conto di quello governativo, in parte di quello dell'ufficio centrale, un progetto minore di una ventina di articoli, che ebbe dal Senato, al quale lo presentai il 9 maggio 1905, benevola accoglienza, e che, dopo l'approvazione del Senato, io presentai alla Camera il 23 giugno dell'anno scorso: è appunto il progetto che abbiamo dinanzi. Quindi, se io ho potuto cooperare a quest'opera legislativa, non è stato tanto merito mio quanto del mio predecessore e dell'ufficio centrale del Senato.

E dopo questa breve storia debbo rivolgere una preghiera all'onorevole mini-

stro. Quando sarà approvato questo progetto, che sotto forme modeste ha grandissima importanza, sarà tempo di pensare al testo unico delle leggi organiche in materia di costruzione ed esercizio delle ferrovie. Il Senato, quando discusse questo progetto di legge, approvò in proposito un ordine del giorno che io accettai. Questo testo unico corrisponde ad un assoluto bisogno, e quindi pregherei l'onorevole ministro, che, come ha accettate altre parti della mia eredità ministeriale, voglia accettare anche questa e, quando questo progetto di legge sarà diventato legge, dello Stato voglia avviare gli studi, profittando del lavoro già compiuto dal Senato, per giungere ad un testo unico delle disposizioni organiche in materia ferroviaria, surrogandolo all'ormai invecchiato titolo V della legge del 1865 sulle opere pubbliche.

Detto questo, io mi accingerei volentieri a riassumere il contenuto di questo progetto ed a mostrare quale progresso esso segni sopra la vigente legislazione ferroviaria, ma poichè temo di tediare la Camera e di fare un discorso inutile, perchè la discussione dei singoli articoli convincerà la Camera dell'importanza del progetto di legge, non aggiungo altro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bizzozero.

BIZZOZERO. Prendo a parlare brevemente per rendermi interprete del desiderio manifestato da vari corpi, quali le Camere di commercio e qualche Consiglio provinciale, perchè anche alle tramvie extra urbane a trazione meccanica venga esteso il beneficio della sovvenzione chilometrica sia per l'impianto, sia per l'esercizio.

Quando al Senato si discusse questo progetto di legge, la questione venne sollevata dal senatore Casana, ed io credo opportuno spendere al riguardo qualche parola.

Intanto questo disegno di legge spiana già la via all'accoglimento di questa tesi, la quale certamente non è nuova, avendo formato anche oggetto di una mozione firmata da moltissimi colleghi. Spiana la via all'accoglimento di questa tesi, perchè con questo disegno di legge viene per le ferrovie secondarie abilitata la loro istituzione anche su sede non propria, e, ciò nonostante, viene concessa loro la sovvenzione chilometrica sia per la costruzione sia per l'esercizio.

Inoltre in questo disegno di legge è stata cancellata pure la distinzione di velocità fra le tramvie e le ferrovie secondarie, per

modo che le tramvie e le ferrovie secondarie si trovano ad essere parificate sia in quanto ambedue sono autorizzate a correre sulle strade ordinarie, sia in quanto non vi è più distinzione di velocità tra le une e le altre.

La conseguenza logica sarebbe dunque che anche le tramvie extra urbane a trazione meccanica venissero sovvenzute con l'anzidetto beneficio chilometrico.

Il Consiglio provinciale di Torino propose appunto che si accordasse una sovvenzione col massimo di lire mille al chilometro e per una durata, che non superasse i trent'anni. Ciò si potrebbe inoltre subordinare al concorso degli enti locali, si potrebbe subordinarlo ai voti dei corpi consultivi, esistenti presso il Ministero dei lavori pubblici, ed eventualmente si potrebbe anche accettare quel sistema dell'inchiesta pubblica, che viene praticato in Inghilterra. Ma, più che i voti delle Camere di commercio e dei Consigli provinciali, vi è il voto dell'Ufficio centrale del Senato, il quale non insistette per il momento nella applicazione di questo principio, in quantochè, essendo imminente la data del primo luglio 1905 per il passaggio delle ferrovie all'esercizio di Stato, non credette conveniente di insistere perchè questo principio fosse applicato. Ma in linea di massima l'ufficio centrale del Senato fece voti perchè la sovvenzione in parola venisse decretata, anche per le tramvie extra urbane. Ma non basta; anche recentemente fu presentato un disegno di legge per il Mezzogiorno, nel quale molto opportunamente si propone che alle tramvie extra urbane a trazione meccanica sia concesso l'anzidetto sussidio di lire mille per la durata precisamente di trent'anni. È questa senza dubbio una delle proposte più utili, che certamente verrà accolta dalla Camera, e che maggiormente gioverà al Mezzogiorno. Del resto, onorevoli colleghi, accogliendo questa tesi noi non faremo certamente una novità.

In Francia, in Inghilterra, in Belgio, in Olanda e in Irlanda, in Germania ed in Austria le sovvenzioni chilometriche alle *light railways* e alle *Kleinbahnen* son pienamente accolte e nell'anzidetta dizione sono incorporate tante le ferrovie secondarie, quanto le tramvie extra urbane a trazione meccanica. In Inghilterra furono votate ben tre leggi, due delle quali in favore dell'Irlanda, e queste due leggi furono con una terza estese a tutto il Regno Unito.

In Francia, e ciò merita di essere ricordato, quantunque viga anche là il sistema

delle concessioni delle tramvie per parte degli enti locali, è applicato il principio della sovvenzione chilometrica, e nel Belgio lo Stato pure interviene, in quanto ha concorso, nella costituzione di quella società nazionale delle ferrovie vicinali, che, come tutti sanno, ha dato splendidi risultati. Dunque non si tratterebbe che di applicare un principio, il quale fu riconosciuto da quasi tutte le nazioni europee.

Io credo (e qui mi avvicino al termine del mio dire) che la questione delle tramvie abbia tre aspetti: uno economico in quanto serve allo sviluppo dei piccoli centri; uno finanziario, in quanto trasporta ai centri, ove fanno capo le ferrovie principali, uomini e cose aumentandone l'esercizio; e finalmente un aspetto sociale, in quanto corregge l'urbanismo. E qui io trovo un nesso con l'articolo 17 del disegno di legge che si trova ora in discussione, inquantochè in questo articolo 17 si stabiliscono varie clausole sociali ed agrarie le quali precisamente hanno colleganza con quanto sto sostenendo.

Nell'articolo 17 infatti si disciplina la istituzione di biglietti d'abbonamento settimanali e festivi per gli operai e lavoratori della terra; si stabilisce che i campagnoli e pescatori possano portare gratuitamente con loro allo scopo di vendita diretta sul mercato o sul luogo del consumo, i prodotti della campagna, della stalla e della pesca alla condizione che per ciascun viaggiatore il peso complessivo degli oggetti non superi i 30 chilogrammi ecc., e il trasporto gratuito nello stesso limite di peso degli attrezzi rurali che i coltivatori ed i braccianti portino seco per loro uso nella coltivazione della terra, e degli arnesi che i pescatori portino con loro per la pesca.

Come ho detto, si potranno stabilire tutte le discipline che sieno del caso, quali ho genericamente accennate nell'ordine del giorno che mi onoro di presentare.

Si potrebbe cioè stabilire una specie di allacciamento, ove sia possibile, fra le tramvie extra urbane e le tramvie esistenti, facendo loro obbligo, ove sia possibile, che abbiano a far capo al piazzale delle ferrovie, dove già esistono. Ma è giusto, opportuno e conveniente che per lo sviluppo dei piccoli centri il principio che ho avuto l'onore di sostenere abbia ad essere accolto.

Occorre che lo Stato intervenga ad integrare la deficiente potenzialità dei piccoli centri, mi auguro che l'uomo insigne il quale

presiede a quel dicastero da cui dipendono in tanta parte i destini del nostro paese, abbia ad accogliere questa che soltanto in apparenza è una piccola riforma ma che in realtà può recare grandissime utilità. *(Bene!)*

L'ordine del giorno che presento è in questi termini:

« La Camera esprime il voto che anche alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica venga concessa una sovvenzione per il loro impianto ed esercizio colle discipline da stabilirsi mediante apposito disegno di legge ».

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Mi erano noti i precedenti di questo disegno di legge, riferiti dall'onorevole Ferraris Carlo. Sapevo che, presentato al Senato un primo disegno di legge contenente le disposizioni riconosciute più adatte a soddisfare i bisogni di maggiore urgenza manifestatisi, in materia di costruzione ed esercizio di ferrovie, dopo le leggi del 27 luglio 1879 e 27 dicembre 1896, l'Ufficio centrale del Senato aveva creduto opportuno di ampliarlo, comprendendovi anche molte altre prescrizioni di carattere organico.

Sapevo che l'onorevole Ferraris, preoccupato della necessità che le disposizioni di quel disegno di legge fossero prontamente sanzionate, perchè di esse alcune interessavano direttamente l'azienda delle ferrovie dello Stato, allora di prossima istituzione, ed altre avevano lo scopo di estendere a nuove ferrovie le facilitazioni già stabilite dalla legge del 4 dicembre 1902, nel dubbio che il nuovo progetto preparato dal Senato potesse per la sua importanza subire ritardi nell'approvazione, aveva stimato conveniente di stralciare le disposizioni più urgenti per farne oggetto di un altro disegno di legge, che, accolto con lievi modificazioni dal Senato, è quello di cui abbiamo ora iniziata la discussione.

Ed è appunto perchè conoscevo tutti questi precedenti ed ero consapevole della necessità dei provvedimenti in questo disegno proposti che interrogato se non credevo conveniente di ritirarlo per usufruire degli studi fatti dall'Ufficio centrale del Senato, dichiarai che mi sembrava partito più opportuno e proficuo di mantenerlo così come si trovava davanti alla Camera, nella lusinga che più facilmente sarebbe arrivato in porto.

Premesso ciò, non ho alcuna ragione

per oppormi al desiderio manifestato dall'onorevole Ferraris, che vengano cioè presi in esame anche gli altri argomenti che sono rimasti esclusi da questo disegno di legge per farne materia di un secondo progetto, il quale dovrebbe altresì autorizzare la formazione di un testo unico che comprenda tutte le disposizioni ora vigenti sulle ferrovie e tramvie.

Io credo utile e conveniente che questo studio abbia a provvedere, il più sollecitamente possibile, l'Amministrazione dei lavori pubblici, tanto più che potrà, allora, in quella legge tenersi conto anche dei desideri dell'onorevole Bizzozero.

Non è il caso che io abbia a dilungarmi a spiegare le ragioni per le quali in massima io sono disposto ad accettare le considerazioni dell'onorevole Bizzozero. Me ne esime la circostanza, ricordata dallo stesso onorevole Bizzozero, che il Governo, cioè, ha già dimostrato di entrare nel suo ordine di idee, presentando disposizioni dirette a rendere più facile la costruzione delle tramvie nelle provincie meridionali mercè la concessione di sussidi chilometrici.

Le medesime ragioni che militano per il Mezzogiorno, possono invocarsi, senza dubbio, anche per le altre provincie; ma non dobbiamo dimenticare che delle varie disposizioni legislative fin qui approvate, dirette ad integrare l'iniziativa privata (perchè di questa si tratta e non di opere di Stato) la massima parte ha finora trovato, ed è naturale, più larga e pratica applicazione nelle provincie economicamente più progredite, dando così maggior rilievo a quella differenza di condizioni economiche tra le diverse parti d'Italia, che ha consigliato appunto la presentazione di speciali proposte per migliorare le condizioni delle provincie più disagiate.

Ora, se ammettessimo come norma generale la concessione di sussidi alle tramvie accadrebbe probabilmente quello che è sempre accaduto, che di essa usufruirebbero specialmente tutte le provincie che si trovano in condizioni economiche migliori, e non quelle nell'interesse delle quali sarebbe stato desiderabile che la disposizione trovasse la più larga applicazione.

A me pare quindi opportuno dare la precedenza alle disposizioni speciali contenute nel disegno di legge del Mezzogiorno, salvo, in un avvenire non lontano, ad esaminare se non convenga estenderle anche a tutte le altre regioni d'Italia. Ma poichè

i concetti espressi dall'onorevole Bizzozero in sostanza collimano con quelli del Governo, dichiaro fin da ora non avere nessuna difficoltà di accettare il suo ordine del giorno. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Rileggo l'ordine del giorno dell'onorevole Bizzozero sottoscritto da dieci deputati:

« La Camera esprime il voto che anche alle tramvie ex-traurbane a trazione meccanica venga concessa una sovvenzione per l'impianto e l'esercizio, con le discipline da stabilirsi mediante apposito disegno di legge ».

L'onorevole ministro ha dichiarato di accettare quest'ordine del giorno.

Anche la Commissione l'accetta?

RUBINI, *presidente della Commissione*. A nome della Commissione dichiaro di non avere nessuna difficoltà di accettare quest'ordine del giorno. Forse però l'onorevole Bizzozero potrebbe anche anticipare e rendere più facile l'adempimento dei suoi desideri, proponendo, ad esempio, degli emendamenti sulla legge del Mezzogiorno.

BIZZOZERO. Non mancherò di farlo.

PRESIDENTE. Pongo a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Bizzozero del quale ho dato lettura, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(*È approvato*).

Domando all'onorevole ministro se consenta che la discussione abbia luogo sul progetto della Commissione.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Consento che abbia luogo sul disegno della Commissione, riservandomi di fare qualche osservazione a taluno degli emendamenti proposti.

PRESIDENTE. Si passa dunque alla discussione degli articoli.

#### Art. 1.

Le ferrovie pubbliche si dividono in principali e secondarie.

Sono principali quelle che risultano di speciale importanza in base ai seguenti criteri:

- la estensione attraverso il Regno,
- l'entità di traffico,
- il congiungimento di centri notevoli di popolazione fra loro ovvero con porti importanti marittimi, lacuali o fluviali,
- l'allacciamento a ferrovie estere,

le considerazioni d'indole militare.

Secondarie sono tutte le altre; e ad esse si applicano, in quanto non è derogato colla presente legge, le disposizioni della legge 27 dicembre 1896, n. 561 sulle ferrovie economiche, le quali saranno d'ora innanzi considerate come secondarie.

Nelle disposizioni dei regolamenti speciali le ferrovie secondarie saranno distinte in due classi, secondarie propriamente dette e locali, in correlazione alla loro importanza ed alle loro condizioni particolari.

Le ferrovie private della seconda categoria, di cui all'articolo 207 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 (allegato *F*), sono parificate per le norme di costruzione e d'esercizio alle ferrovie locali in quanto concernono la sicurezza delle persone e delle cose e la pubblica igiene.

(È approvato).

#### Art. 2.

Le ferrovie principali hanno sede propria; le secondarie possono essere stabilite anche su strade ordinarie pubbliche alla condizione che si lasci una zona sufficiente per il carreggio, ed in ogni modo non mai inferiore a quattro metri dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile.

Detta zona potrà in caso di ostacoli speciali, come ponti, brevi traverse di abitato e simili, ridursi anche ad una larghezza minore dei limiti sopraindicati, purchè si rispettino le cautele che saranno stabilite nel regolamento di cui all'articolo 8.

Gli enti proprietari della strada ordinaria, sulla quale lo Stato conceda di stabilire una ferrovia, non possono opporsi alla imposizione di quella servitù passiva; ma essi hanno diritto al rimborso delle maggiori eventuali spese di manutenzione dei rispettivi tratti di strada ordinaria.

Tutte le spese per assicurare il transito durante i lavori, e quelle di adattamento e di sistemazione definitiva della strada ordinaria, comprese quelle di allargamento o di parziale deviazione che possano occorrere per la occupazione della sede stradale con la ferrovia, sono a carico del concessionario.

Gli allargamenti e le parziali deviazioni delle strade ordinarie, che possano occorrere per l'adattamento della sede di una ferrovia, in quanto servono all'ordinario carreggio, passano senz'altro in proprietà dell'ente proprietario della strada ordinaria.

In caso di mancato accordo col concessionario riguardo alle maggiori eventuali spese di manutenzione di cui nel primo capoverso di quest'articolo, l'importo di quelle spese è determinato da tre arbitri inappellabili, dei quali due nominati rispettivamente dalle parti ed il terzo dal presidente della Corte d'appello territoriale.

Intorno alle contestazioni fra il concessionario e l'ente proprietario della strada in ordine ai lavori da eseguirsi per garantire il transito ordinario, decide il prefetto, sentito l'ingegnere capo del Genio civile della provincia, ed in mancanza di pronta attuazione dei provvedimenti da parte del concessionario, si provvede d'ufficio a termini dell'articolo 260 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 (allegato *F*). In tal caso l'importo delle relative note sarà riscosso con le norme ed i privilegi delle pubbliche imposte.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici.*

Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici.*

Al primo comma di questo articolo la Commissione propone due modificazioni. La prima riguarda la larghezza della zona da lasciar libera al carreggio la quale, fissata dal progetto approvato dal Senato in almeno quattro metri, sarebbe dalla Commissione stabilita in metri 3.50 dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile nei rettifili, ed in metri 4 nelle curve di minimo raggio. La seconda consentirebbe poi che l'accennata larghezza possa, in caso di ostacoli speciali, esser ridotta anche a limiti minori, quando si osservino determinate cautele.

Io credo saggia ed assolutamente accettabile la seconda di queste modificazioni, ma sono alquanto perplesso nel ritenere opportuna la prima, sembrandomi che lasciare solo 3 metri e mezzo per il carreggio sia veramente una misura troppo scarsa.

Certo è utile ed opportuno promuovere la costruzione di ferrovie; ma bisogna anche tener conto degli interessi di tutti coloro che percorrono le strade con altri mezzi ordinari, i quali troverebbero certamente un ostacolo nella eccessiva riduzione che si portasse alla zona lasciata a loro disposizione.

Io crederei quindi opportuno che fosse mantenuta intatta la formula dell'articolo come era stata proposta nel disegno ministeriale e come fu approvata dal Senato del Regno. La differenza non è molta, epperò non

ne faccio una questione disposto a rimettermi al giudizio della Camera. ma dichiaro che a mio avviso sarebbe preferibile mantenere la larghezza di 4 metri per la zona riservata al carreggio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CIAPPI, *relatore*. Nella relazione che precede il presente disegno di legge sono indicate le ragioni per cui la Commissione fu indotta a proporre che la larghezza libera al carreggio dovesse ridursi a metri 3.50. Ma il motivo principale è che nelle regioni montuose e anche di collina, le strade ordinarie su cui potranno impiantarsi le ferrovie secondarie, non hanno in generale una larghezza tale da evitarne l'ampliamento per collocarvi sopra il binario. Quindi i concessionari sarebbero costretti, per rispettare una zona libera di 4 metri, ad allargare il piano stradale con opere il più delle volte tanto costose da consigliare la sede propria. E in conseguenza, mentre da un lato colla presente legge ci sforziamo di ottenere che le ferrovie secondarie possano avere largo sviluppo, onde tra paese e paese, tra circondario e circondario, oggi lontani per mancanza di strade, siano accorciate le distanze, facilitati gli scambi, suscitate la ricchezza e la vita, viceversa poi mettiamo i concessionari nella impossibilità di poter costruire queste ferrovie. E tanto più è da accettarsi la larghezza di metri 3,50 se si pensi che in fondo, lo spirito di questa legge sta nel togliere la differenza sostanziale tra ferrovia e tramvia. Infatti fino ad oggi tale differenza è consistita principalmente in ciò: che la ferrovia propriamente detta ha da avere la sede propria o anche su strada ordinaria, ma in tal caso separata dal carreggio, mentre la tramvia può essere collocata sopra strada ordinaria senza separazione di sede.

Orbene, con l'attuale disegno di legge si viene ad ammettere che anche le ferrovie secondarie possano essere collocate sopra strade ordinarie, senza bisogno di separarle dalla parte riservata al carreggio. Ora, se noi riflettiamo, non dico alle tramvie urbane, dove il franco che rimane libero al carreggio è piccolissimo, ma alle tramvie extra-urbane, dove si giunge talvolta a soli 2 metri, (*Interruzioni*) ci persuaderemo che il franco di metri 3.50 può considerarsi più che sufficiente all'ordinario carreggio.

FORTIS. La cosa è diversa. (*Interruzioni*).

CIAPPI, *relatore*. Perfettamente, i vei-

coli ordinari possono allora passare sulla via ferrata. (*Interruzioni*). Ma anche non volendo ciò, io dico che metri 3.50 bastano per lo scambio di due veicoli ordinari (*Interruzione del deputato Fortis*).

Guardi, onorevole Fortis, vi sono dei carri ordinari che hanno persino la larghezza di 3 metri, e se si vuole che anche due carri simili possano fare lo scambio, allora nemmeno la larghezza di 4 metri, proposta dal Governo ed accettata dal Senato, sarebbe sufficiente. Noi dobbiamo considerare i carri comuni e metterei in grado di poter costruire le ferrovie secondarie là dove effettivamente ce n'è bisogno. Nelle regioni piane, le strade sono generalmente larghe; quelle provinciali arrivano persino a 8 metri; ma nelle regioni montuose e di collina, le strade provinciali sono strette, al massimo sono larghe 6 metri e molte volte non più di 5 metri. Ora se noi pretendiamo che proprio là, nei siti di montagna, questa larghezza libera sia almeno di 4 metri, evidentemente là dovremo ampliare la piattaforma stradale.

Questo sì; dei piccoli piazzali di scambio potranno benissimo farsi di tanto in tanto.

Ma del resto i veicoli comuni sono larghi metri 1,30 e per lo scambio è necessaria una larghezza doppia, più un franco per una persona che possa trovarsi nello scambio all'atto del passaggio di un treno.

Ora io ho fatto il calcolo esatto del franco e, data la detta larghezza dei veicoli, ho trovato che metri 3.50 sono sufficienti per permettere lo scambio di due veicoli contemporaneamente alla presenza di una persona e al passaggio di un treno. Nelle curve questa larghezza non è più sufficiente ed è per questo che si è detto: per le curve il franco sarà di 4 metri; ma il volere conservare la misura di 4 metri per la larghezza libera è cosa che frustrerà gli scopi che si propone la legge. Perchè torno a ripetere, con questa legge, una tramvia potrà benissimo cambiarsi in ferrovia e per quella non è affatto necessario che si conservi una zona libera di 4 metri.

Pertanto la Commissione insiste nella sua proposta di assegnare alla zona libera della strada una larghezza di metri 3.50, portando pure a 4 metri il franco nelle curve e poi rispettando tutte quelle cautele che sono necessarie per l'incolumità pubblica.

PRESIDENTE. L'onorevole Calvi Gaetano ha facoltà di parlare.

**CALVI GAETANO.** Io trovo che è maggiormente accoglibile l'idea manifestata dall'onorevole ministro, anzi, 4 metri mipaiono pochi: bisogna tenere presente che le disgrazie sono facilissime già attualmente in cui vi è questo margine; se domani lo restringiamo ancora, queste disgrazie saranno più frequenti. È perciò che il progetto ministeriale precedente, approvato dal Senato, deve essere fatto nostro e deve respingersi l'emendamento della Commissione, perchè col restringere la zona del carreggio a 3 metri e mezzo si ha un margine che viene a costituire un pericolo per chi deve transitare sulla via pubblica. Io trovo perfino troppa la limitazione che viene fatta nei casi di ostacoli speciali come ponti, brevi traverse, ecc.; a me pare che anche per questi punti la strada dovrebbe avere la medesima larghezza che hanno gli altri punti.

Prego pertanto che si tenga fermo il progetto del Ministero e si respinga quello della Commissione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Morando ha facoltà di parlare.

**MORANDO.** Io desidero rivolgere una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Sento qui parlare di limitazione di spazio riguardo alle concessioni e costruzioni di nuove tramvie sulle sedi stradali: ora non credrebbe l'onorevole ministro opportuno di adottare un temperamento per queste nuove costruzioni nell'interesse della viabilità in genere, obbligando per le nuove tramvie sopra strade l'adozione per la rotaia che si trova dal lato interno e cioè carrozzabile della strada di una lamina o contro rotaia come si usa nei passaggi a livello, o quanto meno di un sistema di rotaia non troppo sporgente dal suolo come è obbligatoria per le tramvie di città?

L'onorevole ministro Carmine troverà, spero, giusta la mia osservazione quando egli, che ben conosce molte tramvie che percorrono le nostre strade lombarde, rifletta che la sede di queste strade, ricchezza e decoro della nostra regione, è stata quasi dimezzata, dopo la costruzione di queste tramvie, ed oggi ci troviamo spesso in condizioni molto difficili e pericolose, costretti, talvolta, a dover entrare coi carri e con le carrozze nelle sedi delle tramvie, per l'incontro di carichi voluminosi ma nella quasi impossibilità di uscirne col pericolo del sovrappiungere dei treni.

Le Società poi, per tenere più asciutte le proprie sedi e perchè le traversine non

abbiano a deperire troppo, fanno lungo la linea frequenti scavi per il deflusso delle acque ed allora anche il momentaneo transito dalla sede tramviaria è impossibile e pericoloso e ne risulta una vera e propria sottrazione di sede stradale a vantaggio di una Società privata ed a tutto danno del grande movimento commerciale che anche dopo l'istituzione delle tramvie è rimasto molto importante.

Ho visti carri forzati ad entrare nella sede tramviaria, non poterne più uscire, con grave danno e pericolo anche per le tramvie, per troppa condiscendenza verso di esse, noi abbiamo rovinato le nostre belle sedi stradali e ad evitare danni maggiori ritengo utile e doveroso imporre alle nuove Società qualche temperamento che renda in caso di bisogno possibile usufruire di quella parte di strada che ci viene tolta.

Se almeno nelle tratte più ristrette noi non rendiamo possibile e facile ai carri di entrare ed uscire dalla sede tramviaria, rovineremo, come è accaduto in Lombardia, le nostre strade, che sono strumento vitale pel commercio delle nostre regioni. Raccomando all'onorevole ministro queste mie osservazioni.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

**CAVAGNARI.** Ho letto questo articolo 2 dove si dice che « In ogni modo non mai inferiore a metri 3.50 dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile nei rettifili ». Ora io non ho capito bene qui di quale materiale mobile si tratti per cui domanderei alla cortesia dell'onorevole relatore una spiegazione.

Mi permetto di fare una piccola aggiunta, qui dove si parla di muriccioli ed altro, collocati a difesa della circolazione da eventuali pericoli, si capisce che la misurazione comincia dalla parte interna del muricciolo. Ma io domando: dove non vi sono muriccioli, ma vi sono paracarri, come succede in molte parti delle strade, per cui non solo dalla parte esterna del paracarro ma anche nello spazio intermedio tra un paracarro e l'altro è impossibile pretendere che la strada sia utilizzata, la misurazione della strada dovrà farsi non partendo dal ciglio della strada, bensì dalla facciata interna del paracarro, perchè la zona utilizzabile è solamente quella che è chiusa dirò così, dalla zona interna compresa tra la parete interna del paracarro e l'estremo limite del materiale mobile. Io sarò grato all'onorevole relatore se mi vorrà dare qualche chiarimento in proposito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valeri.

VALERI. Ho domandato di parlare per combattere la proposta dell'onorevole Morando che vorrebbe riparare agli inconvenienti accennati dai precedenti oratori con la doppia rotaia interna.

Questa disposizione se venisse accettata, e ridurrebbe grandemente lo scopo benefico della legge in discussione, e non riuscirebbe, a modesto mio modo di vedere, ad evitare gli inconvenienti di cui si parla.

Ridurrebbe infatti grandemente lo scopo della legge aumentando di moltissimo il costo della costruzione delle ferrovie e tramvie di cui si occupa la legge, e per il costo della terza rotaia e per la massicciata murata che ne verrebbe di conseguenza. Ciò che appunto si deve evitare.

Non riuscirebbe nell'intento poichè trattandosi di doppia rotaia tipo Vignole, se il raddoppiamento rotaia è utile nei passaggi dei veicoli ordinari in senso perpendicolare o quasi alla direzione del binario, avviene l'inverso per veicoli che entrati nel binario con una ruota ne debbano uscire.

Ruote a cerchioni ristretti, ad esempio, potrebbero entrare fra le due rotaie con grave pericolo e del veicolo ordinario e dell'eventuale sopraggiungente treno.

Onde mi sembra non doversi accettare il provvedimento della doppia rotaia proposto dall'onorevole Morando.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Reggio.

REGGIO. A me pare che bisognerebbe stabilire chiaramente se sulla sede ferroviaria il carro può passare o non può passare; perchè non vorrei che qui nascesse un equivoco. Io ritengo che la zona per il carreggio debba essere maggiore dei tre metri e mezzo, perchè in questa larghezza non può farsi uno scambio senza passare nella zona ferroviaria.

Quindi bisogna ammettere, anzitutto, che il carro debba poter passare anche sulla sede ferroviaria. In tal caso la doppia rotaia mi pare che sia una necessità: perchè sarebbe molto difficile e disagiata fare il passaggio in una rotaia sola. Con ciò mi pare che l'idea della doppia rotaia sia una idea da approvarsi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

RUBINI, presidente della Commissione. Intorno alla questione principale, quella della modificazione portata dalla Commissione alla larghezza libera di carreggio, mi

permetto di significare alla Camera che l'argomento fu discusso abbastanza ampiamente dalla Commissione nella quale pur si trovavano parecchi ingegneri. Quanto disse l'egregio relatore fu l'argomento che dominò per fare accogliere alla Commissione le facilitazioni.

Quando si vuole una larghezza libera di 4 metri di carreggio (e prego l'onorevole Cavagnari di portare la sua attenzione su questa dicitura, perchè l'articolo parla di lasciare una zona sufficiente pel carreggio, quindi è certo che sono esclusi i muriccioli ed i paracarri) quando si vuole una larghezza libera di 4 metri di carreggio oltre la massima sporgenza delle vetture tramviarie o di ferrovie economiche, le quali non possono essere ridotte ad una larghezza minore di due metri ed un quarto, vuol dire che la disposizione di legge, *a priori*, impedirebbe di usufruire di qualsiasi strada per installarvi una tramvia od una ferrovia economica, la quale, non dico in tutta la sua lunghezza, ma in taluni punti del suo sviluppo, presenti una larghezza minima, libera di carreggio, minore di metri 6.25; ora tale misura è una misura non facilmente raggiungibile, e nemmeno è prescritta dalla legge dei lavori pubblici, per le strade provinciali montuose.

Cioè, raggiungibile, sì, per tutte le strade che stanno nella pianura: perchè ivi allargare le strade o fare, fin da principio, strade larghe, non è difficile e non è troppo costoso; ma, quando siamo in regioni di collina e, peggio ancora, in regioni di montagna, il costo di una strada non si ragguglia più alla larghezza, ma al quadrato della larghezza; di guisa che, se una strada di cinque metri, costa, per modo di dire, 60 mila lire, la strada di sei metri ve ne costerà almeno 85 mila. Non già un quinto di più; ma assai di più: perchè vi sono rilevati da fare, che si misurano a volume e si allargano alla base quanto più sono alti; vi sono mura di sostegno che se s'innalzano, si devono pure ingrossare, e si misurano pure a volume; vi sono trincee di terra e di roccia, che si trovano nelle medesime condizioni.

Ora, vogliamo noi che la legge abbia una portata abbastanza efficace, e che non sia una legge destinata a favorire soltanto determinate plaghe? Ed allora bisogna studiarci di ridurre le esigenze. Io non mi nascondo che una strada diminuita a metri 3.50 di zona libera pel carreggio, non sia una strada la quale non offra qualche difficoltà,

qualche inconveniente; però, voi avete anche il grande vantaggio di estendere l'efficienza della legge: ed è giusto perchè noi siamo già abbastanza, mi pare, nella nostra legislazione, propensi, ed anche obbligati a favorire sempre più le pianure ed i grandi centri ed a favorire meno le parti più dislocate e più abbandonate senza darne un nuovo esempio.

Vi sono inconvenienti, sì, ma si possono anche riparare ed un riparo, lo ha additato l'onorevole Morando. A tale proposito io non credo che sia necessario per tutte le strade, anche se si riduca la loro carreggiata a metri 3.50 in taluni punti, di fare il binario interno doppio; non è necessario per le strade poco battute.

Credo però che questa misura possa essere imposta là dove le strade, invece di avere un carreggio molto limitato, avessero un movimento molto intensivo.

Se queste mie ragioni possono persuadere la Camera a dare il suo consenso alle nostre modificazioni, dappoichè anche il Governo non è alieno dall'accettarle, o almeno, non vi si è pronunziato risolutamente contrario, io stimo che si potrebbe agevolare l'intesa nostra, aggiungendo all'articolo di cui si parla, dopo che si è detto che «speciali cautele saranno indicate nel regolamento per i casi di ostacoli speciali» le seguenti parole: «Così pure speciali cautele saranno stabilite nel regolamento per i casi in cui la carreggiata libera sia ridotta ad una larghezza minore di quattro metri».

Con questo temperamento l'autorità che deve concedere l'impianto di una ferrovia economica, o di una tramvia, avrà tutti i mezzi e tutti i poteri, per impedire che si faccia un eccessivo restringimento di strade là dove esso dovesse riuscire pericoloso, e specialmente nei casi in cui il movimento sia intenso. Invece, pare a me che, là dove il movimento non è intenso, possa essere richiesto e, a giudizio dell'autorità, consentito anche il restringimento della carreggiata libera così come propone la Commissione.

La Commissione già da sè ha mostrato di voler moderare il proprio desiderio, in quanto per le curve rispetta la larghezza di quattro metri. E la proposta della Commissione è tanto modesta, che si limita alle tratte di strade rettilinee ed alle curve più larghe, dove veri pericoli non possono darsi. L'inconveniente può nascere ed è quello citato dall'onorevole Calvi, mi pare anche da qualche altro oratore, ed è là dove

vi è un movimento intensivo. Negli altri casi lasciate che le autorità giudichino e non mettiamo fin d'ora nella legge delle prescrizioni che ne ridurrebbero di molto l'utilità.

In questi termini e con la preghiera di volere accettare l'aggiunta delle speciali cautele in regolamento anche per questi casi, io prego la Camera di voler fare buona accoglienza alla proposta della Commissione.

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

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Io non intendo contestare il fondamento delle osservazioni esposte dall'onorevole relatore e dall'onorevole presidente della Commissione.

Certamente, se la larghezza minima lasciata al carreggio viene ridotta da quattro metri a 3.50, sarà più facilitata la costruzione di nuove ferrovie.

Ma credo che non manchi di fondamento anche la mia osservazione relativa al danno che ne verrebbe a risentire il carreggio, e ritengo che debbasi, in confronto dei vantaggi che si possono conseguire con una nuova ferrovia, aver riguardo al pregiudizio che si reca a coloro che usufruiscono delle strade per il carreggio ordinario.

L'adozione della controrotaia offre poi difficoltà d'altro genere: invero sulle strade ordinarie si usano normalmente per l'armamento delle tramvie le rotaie Vignole la cui testa a forma di fungo è sporgente sul piano stradale, sicchè i veicoli ordinari, sorpassandole, ne risentono un forte sobbalzo, come notava l'onorevole Morando. Ma, se per evitare siffatto inconveniente si vuol ricorrere alla controrotaia o a quelle forme speciali di rotaia quali si usano sulle tramvie urbane, la cui superficie superiore è a raso del suolo stradale si incontrerà una spesa molto maggiore e nel materiale d'armamento e nella sistemazione che si deve dare al piano stradale, spesa che potrebbe riuscire anche molto onerosa.

Io, ripeto ancora una volta, me ne rimetto alla Camera: soltanto, poichè vedo che anche tra i pochi presenti le opinioni sono divise, crederei opportuno che l'onorevole presidente mettesse ai voti anche la proposta della Commissione di lasciare cioè una zona libera di soli metri 3.50 al carreggio; se questa sarà accolta, procederemo

nella discussione degli articoli; in caso contrario, si procederà a votazione sulle proposte ulteriori.

**PRESIDENTE.** Siccome la Commissione propone metri 3.50 e questo sarebbe un emendamento all'antica proposta, bisognerà definire prima...

**CALVI GAETANO.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**CALVI GAETANO.** Ci sarebbe, a parer mio, il modo di conciliare le cose. Relatore e ministro spiegarono le ragioni dei 3 metri e 50 di spazio lasciato al carreggio: ciò è stato fatto per facilitare specialmente la costruzione di tramvie nei paesi di montagna e di collina.

Ciò-essendo, perchè non si potrebbe adottare questo temperamento, di lasciare per il carreggio una zona non mai inferiore ai metri 3.50 nelle regioni di montagna e di collina, e di metri 4 nelle altre regioni? Così noi avremmo fatta ragione e agli argomenti della Commissione ed ai motivi per cui noi abbiamo sostenuto che si dovrebbe stare al progetto ministeriale. Perchè se nei paesi di montagna e di collina è necessario ridurre lo spazio, e ciò può farsi anche perchè ivi è minore la intensità del transito, queste stesse ragioni non militano più nei paesi di pianura.

Il temperamento che io propongo concilierebbe le diverse opinioni, e mi pare che proprio la Camera potrebbe adottarlo. (*Benel!*)

**PRESIDENTE.** Soltanto il suo emendamento, onorevole Calvi, non è sottoscritto da dieci deputati...

**CALVI GAETANO.** Ma la Commissione lo accetterebbe.

**RUBINI, presidente della Commissione.** La Commissione lo farebbe proprio, se il ministro lo accettasse.

**PRESIDENTE.** Onorevole ministro...

**CARMINE, ministro dei lavori pubblici.** Visto che la Commissione lo accetta, non mi oppongo, per quanto io crederei preferibile sempre il testo del Senato.

**PRESIDENTE.** Di modo che si dovrebbe dire « ed in ogni modo non mai inferiore a metri 3 e 50 per le ferrovie in montagna od in collina e di metri 4 per quelle in pianura e nelle curve di minimo raggio ».

**CARMINE, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà

**CARMINE, ministro dei lavori pubblici.** Veramente di rettifili in montagna ve ne potranno essere pochi, e quindi credo che la disposizione invocata dal collega Rubini per le ferrovie in montagna sarà poco applicabile. Bisogna, invece, pensare alle oscillazioni trasversali del materiale mobile perchè ai termini dell'articolo 11, allorquando i treni siano muniti di freno continuo, anche, sulle ferrovie secondarie si può arrivare ad una velocità di 40 chilometri all'ora; e quindi il materiale mobile subisce oscillazioni trasversali assai forti; il collega onorevole Rubini deve pensare che, trattandosi di strade con soli metri 3.50 di larghezza, il carreggio, quando passa il treno, può trovarsi in difficili condizioni. Ecco la ragione per cui sono alieno dall'accettare l'articolo della Commissione.

**RUBINI, presidente della Commissione.** Ma allora accetterebbe, per lo meno, che ci fossero speciali cautele da prescriversi nel regolamento?

**CARMINE, ministro dei lavori pubblici.** Credo di avere espresso abbastanza chiaramente il mio pensiero; e cioè che sia preferibile l'articolo così com'è stato approvato dal Senato. Trovo commendevole ed accettabile la seconda proposta formulata dalla Commissione, che si aggiunga, cioè: « detta zona potrà, in caso di ostacoli speciali come ponti, brevi traverse di abitato e simili, ridursi anche ad una larghezza minore dei limiti suindicati »; perchè di questa disposizione potrà profittare il potere esecutivo nel formulare il regolamento.

Ripeto che, per sola deferenza alla Commissione, avrei anche accettato l'emendamento proposto dall'onorevole Calvi. Ma preferisco la disposizione come è stata approvata dal Senato per ciò che riguarda la prima parte dell'articolo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro dunque propone che al primo periodo del primo comma del disegno della Commissione venga sostituito il primo comma del disegno ministeriale.

La Commissione insiste?

**CIAPPI, relatore.** La Commissione lascia libera la Camera di decidere come meglio crede; fa però osservare ancora una volta che in molte strade provinciali di collina e di montagna, che hanno appena una larghezza di sei metri, non sarà sempre possibile di collocare l'armamento di una ferrovia secondaria, senza lavori di ampliamenti.

In conseguenza i benefici di questa legge non saranno uniformi per tutte le regioni d'Italia.

PRESIDENTE. Pongo a partito la proposta dell'onorevole ministro, il quale propone che in questo articolo 2 il primo periodo del primo comma del disegno della Commissione venga sostituito col primo comma del disegno ministeriale così concepito:

« Le ferrovie principali hanno sede propria; le secondarie possono essere stabilite anche su strade ordinarie pubbliche alla condizione che si lasci una zona sufficiente per il carreggio, ed in ogni modo non mai inferiore a quattro metri dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile ».

Chi approva la proposta dell'onorevole ministro si alzi.

(È approvata).

Segue ora il secondo periodo del primo comma della proposta della Commissione che l'onorevole ministro accetta e che è così concepito:

« Detta zona potrà in caso di ostacoli speciali, come ponti, brevi traverse di abitato e simili, ridursi anche ad una larghezza minore dei limiti sopraindicati, purchè si usino le cautele che saranno stabilite nel regolamento di cui all'articolo 8.

Chi approva questo secondo periodo si alzi.

(È approvato).

Sul resto dell'articolo non vi sono modificazioni.

Ne dò lettura:

Gli enti proprietari della strada ordinaria, sulla quale lo Stato conceda di stabilire una ferrovia, non possono opporsi alla imposizione di quella servitù passiva; ma essi hanno diritto al rimborso delle maggiori eventuali spese di manutenzione dei rispettivi tratti di strada ordinaria.

Tutte le spese per assicurare il transito durante i lavori, e quelle di adattamento e di sistemazione definitiva della strada ordinaria, comprese quelle di allargamento o di parziale deviazione che possano occorrere per la occupazione della sede stradale colla ferrovia, sono a carico del concessionario.

Gli allargamenti e le parziali deviazioni delle strade ordinarie, che possano occorrere per l'adattamento della sede di una ferrovia, in quanto servono all'ordinario carreggio, passano senz'altro in proprietà dell'ente proprietario della strada ordinaria.

In caso di mancato accordo col concessionario riguardo alle maggiori eventuali spese di manutenzione di cui nel primo capoverso di quest'articolo, l'importo di quelle spese è determinato da tre arbitri inappellabili, dei quali due nominati rispettivamente dalle parti ed il terzo dal presidente della Corte d'appello territoriale.

Intorno alle contestazioni fra il concessionario e l'ente proprietario della strada in ordine ai lavori da eseguirsi per garantire il transito ordinario, decide il prefetto, sentito l'ingegnere capo del Genio civile della provincia, ed in mancanza di pronta attuazione dei provvedimenti da parte del concessionario, si provvede d'ufficio ai termini dell'articolo 260 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 (allegato F). In tal caso l'importo delle relative note sarà riscosso con le norme ed i privilegi delle pubbliche imposte.

Pongo a partito l'intero articolo 2 con l'emendamento già approvato.

(È approvato).

### Art. 3.

Le sovvenzioni chilometriche, che il Governo del Re è autorizzato a concedere per costruzione ed esercizio di ferrovie, possono essere assegnate qualunque sia il sistema di trazione, o la misura dello scartamento, quand'anche ottenuta con interposizione di binario ad altro esistente, nonchè per le ferrovie o per i tratti di ferrovie che siano stabilite su strade ordinarie, quantunque senza sede separata.

Le ferrovie sovvenzionate debbono, sempre quando è possibile, allacciarsi alle ferrovie esistenti. Nel caso di ferrovie secondarie a scartamento diverso, e qualora il Governo non creda di prescrivere la interposizione dello scartamento minore, si intenderà sodisfatta la condizione dell'allacciamento quando il binario della ferrovia secondaria giunga fino al piazzale della stazione della ferrovia esistente, in modo da rendere possibile il trasbordo diretto delle merci.

Salvo disposizioni diverse derivanti da precedenti leggi speciali, nella determinazione della sovvenzione si terrà conto della minore spesa derivante dalla utilizzazione totale o parziale delle strade ordinarie e degli impianti ferroviari esistenti, e si dovrà accertare che col tracciato proposto si venga a fare, delle strade ordinarie, il maggior uso possibile nei rispetti tecnici ed economici.

Il concessionario di una ferrovia sovvenzionata ha l'obbligo di trasmettere al Mi-

nistero dei lavori pubblici, entro due anni dall'apertura dell'esercizio, il conto di liquidazione totale dei lavori di costruzione.

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

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Debbo avvertire la Camera che i primi tre commi di questo articolo furono testualmente riprodotti nella legge 9 luglio 1905 sulle ferrovie complementari. Cosicchè di nuovo non vi è che l'aggiunta dell'ultimo comma.

Credo che si possa anche lasciare passare l'articolo così come è stato redatto, per quanto si abbia una disposizione, che sarebbe sancita da due leggi successive; ma ho voluto renderne consapevole la Camera, perchè decida se vuole o meno mantenere ferma questa ripetizione.

FERRARIS CARLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

FERRARIS CARLO. L'onorevole ministro conosce l'origine di questa disposizione. Quando ho presentato questo progetto alla Camera il 23 giugno, non era ancora stata discussa la legge sulle complementari. Pochi giorni dopo fu discussa quella legge, ed allora proponemmo di stralciare i due articoli dalla legge già approvata dal Senato e d'inserirli in quella delle ferrovie complementari.

Ora a me pare che per l'organicità della legge sia opportuno lasciarli anche qui. Non importa che un articolo di legge sia identico in due leggi diverse.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Anche io ho espresso il medesimo avviso, ma non ho creduto di poter esimermi dal far osservare che avrebbe potuto sembrare un' anomalia riprodurre testualmente in due leggi diverse una identica disposizione d'ordine generale.

FERRARIS CARLO. L'articolo 15 della legge sulle ferrovie complementari, che corrisponde a questo articolo 3, ha una aggiunta opportuna.

FORTIS. Si può richiamare l'articolo della legge.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Si potrebbe dire: « Fermo il disposto dell'articolo 15 della legge 9 luglio 1905, il concessionario di una ferrovia sovvenzionata ecc., come all'ultimo comma ». (*Bene! — Conversazioni*).

FERRARIS CARLO. Mi sembra che la legge abbia un migliore organismo, rimanga più completa, se rimane intero questo articolo.

Avverto poi che la legge del 9 luglio 1905 finisce con queste parole: « È abrogato l'articolo 8 della legge del 4 dicembre 1902 ». E questa abrogazione è stata opportunnissima.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Questa abrogazione rimarrebbe. (*Interruzione — Conversazioni*).

Non insisto. Si metta pure a partito l'articolo 3 come è proposto dalla Commissione.

PRESIDENTE. Metto a partito l'articolo 3 come è proposto dalla Commissione. (*È approvato*).

Art. 4.

L'esercente di una ferrovia pubblica, salvo il diritto di preferenza di cui all'articolo 270 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, non può opporsi alle diramazioni, purchè da stazioni o fermate, di altre ferrovie pubbliche, le quali, sia pure mediante la interposizione di uno scartamento diverso, servano ad unirla ad altra ferrovia pubblica od a prossimi centri di popolazione, od altrimenti valgano ad allacciarla con porti e approdi marittimi, lacuali o fluviali, ogniqualvolta questi raccordi ed allacciamenti formino oggetto o sieno condizione di una concessione dal Governo.

L'esercente della ferrovia, alla quale è imposto il raccordo, dovrà eseguirne la parte compresa entro i confini di quella ferrovia a spese del richiedente; ed a carico di questi sono tutti gli adattamenti delle stazioni, del corpo stradale e della soprastruttura, che si rendessero necessari per effetto di quei raccordi ed allacciamenti, non meno che l'adempimento di tutte quelle prescrizioni che saranno stabilite dal ministro dei lavori pubblici a tutela e garanzia della sicurezza e della regolarità dell'esercizio.

Le eventuali contestazioni che sorgessero nella liquidazione delle spese qui contemplate saranno deferite per la loro soluzione a tre arbitri inappellabili nominati come all'articolo 2.

(*È approvato*).

Art. 5.

L'esercente di una ferrovia pubblica, ogni volta che lo permettano la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, è tenuto a consentire, alle stesse condizioni di cui nell'articolo precedente, al raccordo con tramvie a trazione meccanica e con stabilimenti commerciali ed industriali, i cui concessionari, proprietari o esercenti ne facciano

domanda e dichiarino di sottomettersi alle condizioni di uno speciale capitolato-tipo, redatto dal Ministero dei lavori pubblici, secondo speciali norme fissate dal regolamento di cui all'articolo 26.

La stessa disposizione è applicabile anche agli stabilimenti governativi.

(È approvato).

#### Art. 6.

I binari di raccordo e gli allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali, qualora debbano attraversare terreni di proprietà di terzi, sono equiparati alle ferrovie private di seconda categoria, e, quando debbano servire a tramvie o ad importanti stabilimenti commerciali ed industriali, possono dal Governo essere dichiarati opere di pubblica utilità agli effetti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Nel caso che un binario di raccordo od allacciamento sia stato costruito con dichiarazione di pubblica utilità agli effetti della detta legge sulle espropriazioni, o con l'applicazione dell'articolo 208 della legge sulle opere pubbliche, il Governo può renderne promiscuo l'uso con altri stabilimenti, salvo i compensi da stabilirsi, in mancanza di accordo, da tre arbitri inappellabili, nominati ai termini dell'articolo 2.

Sui binari di raccordo costruiti con dichiarazione di pubblica utilità agli effetti della legge sulle espropriazioni può il Governo, in caso di necessità riconosciuta, ordinare un servizio pubblico per merci con tariffe non superiori a quelle della ferrovia alla quale i binari si allacciano.

I binari di raccordo possono essere stabiliti su strade ordinarie col consenso degli enti proprietari. In caso di dissenso decide il ministro dei lavori pubblici per le strade provinciali, comunali e vicinali; per le strade nazionali è ammesso il ricorso in via gerarchica, sul quale verranno sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato.

(È approvato).

#### Art. 7.

Gli obblighi di cui nei due precedenti articoli sono estesi ai concessionari di tramvie a trazione meccanica.

(È approvato).

#### Art. 8.

I lavori e le opere d'arte di una ferrovia e delle sue dipendenze debbono essere eseguiti secondo i migliori sistemi e precetti dell'arte.

Con regolamento da approvarsi per decreto reale, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, saranno stabiliti la sagoma della luce della strada e la sagoma-limite del materiale rotabile, i limiti delle pendenze, i raggi minimi delle curve, le condizioni tecniche dell'armamento e della soprastruttura, ed in genere le principali modalità del corpo stradale e delle opere d'arte, secondo la categoria della strada ferrata ed il sistema di trazione.

Nel detto regolamento sarà pure stabilita la distanza minima necessaria dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile agli ostacoli fissi che possano esistere lungo la strada.

(È approvato).

#### Art. 9.

Le ferrovie principali sono separate dalle proprietà laterali e dalle strade ordinarie con siepi vive, muri od altra specie di chiusura stabile e permanente, dove le condizioni della ferrovia non siano tali da impedire l'accesso delle persone e degli animali.

È però in facoltà del ministro dei lavori pubblici di concedere, secondo le norme da stabilirsi nel regolamento, di cui all'articolo 8, la soppressione totale o parziale delle chiusure in quei tratti nei quali ciò sia compatibile con la sicurezza dell'esercizio.

Sulle ferrovie secondarie la chiusura è d'obbligo nelle località ove il bestiame è brado, nei tratti prossimi ai luoghi abitati, e nelle stazioni; per i tratti stabiliti su strade rotabili può essere accordato l'esonero dall'obbligo della chiusura, quando il binario sia collocato a livello del suolo stradale in modo da recare il minor possibile ostacolo per l'ordinario carreggio.

Per le ferrovie pubbliche le chiusure sono stabilite nello esclusivo interesse della ferrovia.

(È approvato).

#### Art. 10.

Le ferrovie principali, dove intersecano a raso strade ordinarie pubbliche o private, debbono essere munite di cancelli, sbarre

od altri mezzi di chiusura manovrati sul posto o a distanza.

A lato di queste chiusure possono stabilirsi girandole o cancelli equivalenti, per il transito dei pedoni.

I passi pedonali possono essere muniti di chiusure a girandola o di cancelli equivalenti.

I passaggi a livello privati possono essere muniti di chiusure con chiave, da tenersi in consegna dall'utente sotto la sua responsabilità.

Sulle ferrovie secondarie le chiusure dei passaggi a livello non sono richieste che alla intersecazione con le strade carreggiabili di primaria importanza, e nei tratti che non presentino sufficiente visuale libera.

Anche sulle ferrovie principali, secondo norme da stabilirsi nel regolamento, il ministro dei lavori pubblici può autorizzare che siano lasciati aperti i passaggi a livello in corrispondenza a strade poco frequentate od a strade private.

I passaggi a livello non muniti di chiusura devono essere messi in evidenza con qualche indicazione fissa; ed è sempre in facoltà del ministro dei lavori pubblici di prescrivere la chiusura per ragioni speciali di sicurezza pubblica.

(È approvato).

#### Art. 11.

La velocità dei treni può giungere al limite massimo compatibile con le condizioni tecniche della linea, col tipo del materiale rotabile e coi mezzi di frenatura.

Nei tratti non muniti di chiusura o nei quali le condizioni della strada non bastano ad impedire l'accesso delle persone o degli animali, la velocità di corsa deve essere limitata, tenendo conto delle speciali condizioni locali, e non può in nessun caso superare i 60 chilometri all'ora per i treni con freni continui ed i 45 chilometri per gli altri.

Eguale limitazione di velocità è prescritta per i tratti con passaggi a livello permanentemente aperti.

Per i tratti di ferrovia secondaria stabiliti su strade ordinarie, senza sede separata, la velocità massima di corsa non deve in nessun caso essere superiore a 40 chilometri all'ora quando i treni sieno muniti di freni continui; altrimenti non deve essere superiore a 25 chilometri. Uguali limiti di velocità s'intendono estesi anche alle tramvie a trazione meccanica.

(È approvato).

#### Art. 12.

Lungo le ferrovie secondarie non è richiesta la costruzione di caselli per guardiani e cantonieri, quando il personale possa essere alloggiato in vicinanza della ferrovia.

In casi eccezionali può essere ammesso l'uso di edifici privati per i caselli, le stazioni e le fermate e per qualsiasi altro servizio ferroviario.

(È approvato).

#### Art. 13.

Le ferrovie debbono essere munite di telegrafo o di telefono o di altri simili mezzi di comunicazione fra le stazioni, e di segnali che per numero e per natura corrispondano alle esigenze dell'esercizio; le condutture relative sono per gli effetti fiscali considerate come mezzi d'opera.

Sulle ferrovie secondarie a scartamento ridotto potrà il ministro dei lavori pubblici autorizzare la soppressione dell'uso dei segnali di protezione delle stazioni, quando si provveda con speciali cautele alla sicurezza della circolazione.

Tale autorizzazione potrà essere data dal ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro della guerra, anche per le ferrovie secondarie a scartamento ordinario, e per stazioni o fermate delle ferrovie principali che non debbano provvedere al servizio di movimento dei treni.

(È approvato).

#### Art. 14.

Le ferrovie debbono essere provvedute del personale necessario per assicurare un regolare servizio.

Il personale destinato a funzioni interessanti la sicurezza dell'esercizio deve essere riconosciuto idoneo secondo le norme stabilite con speciale regolamento.

Lungo le ferrovie principali deve essere distribuito il personale di mantenimento, di custodia e di sorveglianza nella quantità necessaria per assicurare la libera circolazione dei treni.

La sorveglianza e la custodia delle ferrovie secondarie può essere affidata al personale di mantenimento, con l'obbligo di visitare la linea almeno una volta al giorno.

Il personale deve essere di nazionalità italiana, salve le eccezioni che, per giustificati motivi, siano approvate dal Governo.

(È approvato).

## Art. 15.

Ai prodotti dei treni, esclusivamente composti di carrozze delle classi inferiori, organizzati con l'annuenza del ministro dei lavori pubblici per servizi suburbani delle grandi città e dei centri agricoli, per servizi locali od in occasione di mercati d'importanza o per trasporto di operai e lavoratori della terra, si applica, sui prezzi di trasporto, la tassa erariale per i trasporti a piccola velocità.

Uguale facilitazione è accordata per i biglietti di abbonamento settimanale o festivo pel trasporto degli operai e dei lavoratori della terra.

Le suddette disposizioni si applicano anche alle ferrovie esercitate dallo Stato.

(È approvato).

## Art. 16.

A cominciare dal 1° luglio 1906, la tassa di bollo di centesimi 50 stabilita dall'articolo 66, ultimo comma, del testo unico della legge del bollo approvato col regio decreto 4 luglio 1897, n. 414, è sostituita da una tassa di bollo proporzionale all'importo dei biglietti o riscontri per l'abbonamento al trasporto a tempo determinato di viaggiatori o di merci nella misura di 1,50 per cento, quando si tratti di trasporti a grande velocità, e del mezzo per cento quando si tratti di trasporti a piccola velocità.

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione.

RUBINI, *presidente della Commissione*. L'articolo 16, che ora discutiamo, è redatto in guisa da far parere che l'abbonamento ai trasporti si riferisca anche al trasporto delle merci. Ora abbonamenti per trasporto di merci non esistono. Sarebbe quindi necessario, e credo che il ministro non si opporrà, di aggiungere, dopo le parole « abbonamento al trasporto a tempo determinato di viaggiatori » e prima di « o di merci », le parole « o riscontri per le merci ».

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto questa modificazione.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 16 con la modificazione proposta dalla Commissione ed accettata dal ministro.

(È approvato).

## Art. 17.

I concessionari di ferrovie esistenti od in corso di costruzione, i quali intendano

fruire dei benefici speciali accordati dai precedenti articoli, debbono applicare corrispondenti riduzioni di tariffe e facilitazioni nei trasporti, fra le quali sono prescritte le seguenti:

a) istituzione di biglietti d'abbonamento settimanale e festivo per gli operai e per i lavoratori della terra, per zone, sulla base di quella massima riduzione delle tariffe normali che dal Governo sarà riconosciuta possibile caso per caso all'atto dell'applicazione della presente legge alle ferrovie esistenti od in corso di costruzione;

b) trasporto gratuito, nei modi che saranno stabiliti dal regolamento, dei prodotti della campagna, della stalla, e della pesca che i campagnuoli e pescatori portino con loro allo scopo di vendita diretta sul mercato o sul luogo del consumo, alla condizione che per ciascun viaggiatore il peso complessivo degli oggetti non superi i trenta chilogrammi; e trasporto pure gratuito dei recipienti vuoti di ritorno;

c) trasporto gratuito nello stesso limite di peso degli attrezzi rurali che i coltivatori ed i braccianti portano seco per loro uso nella coltivazione della terra, e degli arnesi che i pescatori portino con loro per la pesca.

Le norme per la istituzione dei biglietti di abbonamento e per i trasporti di cui alle lettere b e c, la natura ed il numero dei treni destinati a tali trasporti, la designazione dei prodotti e degli attrezzi rurali e da pesca ammessi al trasporto gratuito, nonchè le relative condizioni per i recipienti vuoti di ritorno, saranno stabilite per regolamento.

I concessionari di nuove ferrovie i quali vogliono fruire, sin dall'inizio, dei benefici speciali qui disposti, dovranno accettare le tariffe ridotte che saranno prescritte negli atti di concessione. E se di questi benefici vogliono usufruire in seguito, valgono per essi le disposizioni come per le ferrovie esistenti od in corso di costruzione.

Le facilitazioni, di cui alle lettere a, b e c, sono obbligatorie per l'amministrazione delle ferrovie di Stato in quella misura che sarà stabilita per decreto reale dai ministri competenti.

Per le altre ferrovie, la misura massima della riduzione sarà quella indicata nell'articolo 5 della legge 9 giugno 1901, n. 220.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giovagnoli.

GIOVAGNOLI. Un egregio nostro collega, rappresentante di un collegio della Toscana, dove si parla la pura lingua ita-

liana, mi fa osservare che in questo articolo ci sono per lo meno due, dirò così, inelenganze.

Prego l'onorevole ministro di voler accettare due piccole modificazioni. Dove è detto: « Le norme per la istituzione di biglietti di abbonamento e per i trasporti di cui alle lettere *b* e *c* » proporrei di dire: « contenuti alle lettere *b* e *c* ». Così pure al penultimo comma dell'articolo, dove è detto: « le facilitazioni, di cui alle lettere *a*, *b* e *c* » proporrei si dicesse: « Le facilitazioni contemplate alle lettere *a*, *b* e *c*. »

È cosa che costa poco, non altera il senso dell'articolo, e migliora la forma della legge.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Non mi oppongo alla proposta dell'onorevole Giovagnoli. Il senso rimane identico, e credo che anche la Commissione consentirà.

CIAPPI, *relatore*. La Commissione accetta.

PRESIDENTE. L'onorevole Giovagnoli fa una proposta; ma, non essendo sottoscritta da dieci deputati, non può essere accettata, a meno che la Commissione non la faccia propria.

CIAPPI, *relatore*. Dichiaro che la Commissione fa propria la proposta dell'onorevole Giovagnoli, che consiste nel cambiare le parole *di cui* dell'ultimo capoverso della pagina 12 nella parola *contenute*, e le parole *di cui* del penultimo capoverso dell'articolo in discussione nella parola *contemplate*.

FERRARIS CARLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

FERRARIS CARLO. Prego la Commissione e l'onorevole Giovagnoli di riflettere che quel *di cui* si riferisce a trasporti e non a norme, quindi non *contenute*, ma *contenuti* si dovrebbe dire, il che è assurdo.

GIOVAGNOLI. Sia pure: si dica *contenuti*.

FERRARIS CARLO. No. Bisogna dire *di cui si tratta*.

PRESIDENTE. Dunque gli emendamenti degli onorevoli Ferraris Carlo e Giovagnoli fatti propri dalla Commissione consistono in questo: nel sostituire alle parole *di cui* che si leggono nel comma in fine della pagina 12, le parole: *di cui si tratta* e alle parole *di cui*, che si leggono nel penultimo comma dell'articolo, la parola *contemplate*.

Con queste modificazioni, pongo a partito l'articolo 17.

(È approvato).

#### Art. 18.

Per le ferrovie secondarie esercitate dallo Stato, o di sua proprietà ed esercitate da imprese private, sono mantenute in vigore le disposizioni della legge 9 giugno 1901 n. 220, colla modificazione della tassa stabilita all'articolo 16 della presente legge.

Al limite di lire 10,000, stabilito nell'articolo 1° della citata legge 9 giugno 1901, è sostituito quello di lire 7000, di prodotto per viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, quando le riduzioni disposte con l'articolo 5 della legge stessa riguardino soltanto le relative tariffe. In questo caso la riduzione di tali tariffe può essere portata, nella media dei ribassi unitari, fino al 30, al 35 e al 40 per cento, secondo che il prodotto lordo medio per viaggiatori, bagagli, cani e biciclette è superiore a lire 5500 al chilometro, ovvero sta fra le lire 5500 e 4000, od è inferiore a lire-4000.

(È approvato).

#### Art. 19.

Alle ferrovie secondarie concesse all'industria privata e da essa esercitate, sono applicabili le disposizioni dell'articolo precedente, purchè queste ferrovie non mettano in diretta comunicazione gli stessi centri serviti direttamente da altre ferrovie di proprietà dello Stato o da esso esercitate, alle quali non sia stato applicato il servizio economico.

L'applicazione delle suddette disposizioni in relazione al servizio economico di quelle ferrovie è subordinata alle seguenti disposizioni:

a) che si adottino i massimi di riduzione delle tariffe per viaggiatori, bagagli, cani e biciclette di cui all'articolo precedente, tenendo in esse conto delle riduzioni di tariffe e facilitazioni dell'articolo 17;

b) che fermo in ogni caso l'obbligo all'aumento, con una coppia almeno, del numero di treni risultante dalla concessione, sia rispettivamente per l'orario estivo e per l'orario invernale accresciuto di una coppia il numero dei treni più elevato dell'esercizio precedente;

c) che l'esercente si obblighi a versare allo Stato, a titolo di speciale compartecipazione, il 10 per cento del maggiore prodotto che si otterrà in confronto a quello

medio, aumentato del 25 per cento, dei tre anni di più alto reddito nel quinquennio anteriore alla riduzione della tassa erariale.

È in facoltà del ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro del tesoro, a richiesta dell'esercente di una ferrovia secondaria, il cui prodotto sia compreso nei limiti dell'articolo precedente, di applicarne le disposizioni a quella ferrovia, anche quando taluna delle modalità del servizio economico non possa per esigenze militari esservi applicata.

(È approvato).

Art. 20.

Il ministro dei lavori pubblici, sentito il parere del Comitato superiore delle strade ferrate, provvederà alla compilazione di un elenco di tutte le ferrovie pubbliche esistenti, in corso di costruzione e già concesse, classificandole secondo le disposizioni dell'articolo 1° della presente legge.

L'elenco sarà pubblicato entro un anno dalla pubblicazione della presente legge, sulla *Gazzetta Ufficiale*, colla assegnazione di tre mesi di tempo agli interessati per le loro osservazioni. Dopodichè, sentito sulle medesime il Comitato superiore delle strade ferrate ed il Consiglio di Stato, la classificazione verrà stabilita con decreto reale a cura del ministro dei lavori pubblici.

Nell'atto di concessione di ciascuna nuova ferrovia si indica la categoria alla quale è assegnata.

Per variazione di classificazione che potesse occorrere per qualche ferrovia il ministro dei lavori pubblici provvede promuovendo il relativo decreto reale colla procedura prevista dai precedenti capoversi.

(È approvato).

Art. 21.

Ogni amministrazione deve stabilire e sottoporre all'approvazione del ministro dei lavori pubblici le norme per un equo trattamento del personale, nonchè le pene disciplinari e le formalità per la loro applicazione, con disposizioni analoghe a quelle che valgono per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a norma dell'articolo 18 della legge 22 aprile 1905, n. 137, ferme restando le disposizioni delle vigenti leggi per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro.

Salvo il disposto dell'articolo seguente, esse devono inscrivere alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai il personale stabile ed in

prova addetto all'esercizio, al quale possa applicarsi l'articolo 8 della legge (testo unico) 28 luglio 1901, n. 387. Al personale stabile ed in prova rimanente sarà assicurata una rendita vitalizia presso la Cassa nazionale medesima in conformità delle norme da questa stabilite per le assicurazioni popolari di rendite vitalizie.

Per l'accertamento dell'invalidità, per la liquidazione della rendita vitalizia in caso di licenziamento per inabilità al lavoro relativamente al personale a cui si applica l'articolo 8 della predetta legge, e per le assicurazioni del rimanente personale saranno stipulate apposite convenzioni fra le amministrazioni ferroviarie e la Cassa nazionale di previdenza.

Il contributo a carico delle amministrazioni, nei versamenti da farsi alla Cassa nazionale per conto degli iscritti nei ruoli degli operai e per conto degli assicurati, non potrà essere inferiore al 4 per cento delle paghe per i primi, e al 6 per cento degli stipendi, assegni ed indennità per i secondi. Le ritenute a carico degli iscritti e degli assicurati da versarsi alla Cassa non potranno essere rispettivamente superiori alle percentuali predette.

Gli iscritti alla Cassa nazionale addetti ai servizi attivi, potranno chiedere la chiusura e la liquidazione del conto individuale appena abbiano compiuto i 55 anni d'età.

L'onorevole Ferraris Carlo ha facoltà di parlare.

FERRARIS CARLO. In questo articolo, fra il testo approvato dal Senato e quello proposto dalla Commissione, al secondo capoverso, vi è una differenza. Il secondo capoverso del testo approvato dal Senato comincia colle parole: « Per le iscrizioni a periodi abbreviati... ». Questo inciso è scomparso dal testo proposto dalla Commissione. Ora io vorrei pregare la Camera di ristabilire il testo quale è venuto dal Senato e ne dico subito le ragioni. Quale è stato lo scopo per cui si è introdotta questa disposizione nel testo approvato dal Senato? Quando si fanno le iscrizioni a periodi abbreviati alla Cassa nazionale di previdenza per anticipare la data del conseguimento della pensione, occorre pagare una determinata somma pari, cogli interessi, ai contributi corrispondenti agli anni, nei quali si abbrevia l'iscrizione. Per beneficiare gli operai anziani e far loro ottenere più presto la pensione, ci sono stati degli imprenditori, i quali hanno anticipata la somma che doveva essere versata dai loro operai,

per questa abbreviazione. Ma poichè poteva essere che questi operai, per cui si anticipava la somma per l'abbreviazione, abbandonassero poi l'imprenditore e così fruissero di un vantaggio offerto dall'imprenditore senza restare al suo servizio, la Cassa nazionale ha fatto con parecchi imprenditori questo patto, che cioè l'imprenditore versasse interamente alla Cassa nazionale la somma corrispondente all'abbreviazione concessa a tutti gli operai anziani da lui iscritti con tale clausola, ma che il trasporto della somma sul conto individuale di ciascun operaio, invece di farlo per l'intera somma corrispondente alla totalità degli anni dell'abbreviazione, lo si facesse di anno in anno in quote corrispondenti alle rate annuali calcolate in relazione al periodo, per cui durava l'abbreviazione stessa. Così, ad esempio, se l'abbreviazione è per un periodo decennale, si fa l'iscrizione annualmente sul libretto dell'operaio di una quota corrispondente ad un decimo della somma totale per lui versata dall'imprenditore. Quindi se per caso l'operaio abbandona il servizio dopo tre o quattro anni, non può più fruire della largizione fatta dall'imprenditore per gli anni successivi dell'abbreviazione: egli non può più ottenere l'iscrizione sul libretto della residua somma; ma questa non viene ritirata dall'imprenditore, ma rimane nel fondo cumulativo, e viene destinata ad aumentare la quota degli altri operai iscritti alla Cassa, che sono rimasti presso lo stesso imprenditore.

Questo sistema volevamo che si concedesse alle Società ferroviarie, appunto per eccitarle maggiormente ad iscrivere i loro agenti anziani alla Cassa nazionale di previdenza. Ed è per tale motivo che, in seguito a mia proposta, il Senato avea accettato la disposizione che le iscrizioni a periodo abbreviato potessero formare oggetto di speciale convenzione fra le Società ferroviarie e la Cassa stessa.

Crederei dunque opportuno che si ristabilisse il testo del Senato per concedere questa facoltà alla Cassa e alle Società. L'egregio presidente della Commissione mi obietterà che in questo momento è scaduto il termine utile per le iscrizioni a periodi abbreviati, perchè questa facoltà era concessa dalla legge fino al 31 dicembre 1905. Ma è già dinanzi alla Camera una proposta di legge di iniziativa parlamentare per stabilire una nuova proroga per queste iscrizioni; il Governo si è impegnato a presentare un

disegno di legge, in cui sarà contemplata questa concessione; e la Cassa nazionale, benchè oggi sia scaduto il termine, continua ad accettare le iscrizioni a periodi abbreviati; epperò faccio istanza perchè Governo e Commissione consentano di conservare nel disegno, anche in vista del prossimo lavoro legislativo, l'inciso che si trova nel disegno venuto dal Senato.

D'altra parte, dal momento che il disegno concede di compiere queste iscrizioni a periodi abbreviati mediante convenzione fra la Cassa e le amministrazioni ferroviarie non è necessario che esista una legge che regoli l'abbreviazione stessa: il patto contrattuale autorizzato dalla legge sostituisce la disposizione di legge.

Faccio quindi istanza vivissima perchè la Commissione consenta che si ritorni al disegno del Senato. Sono lieto di vedere al banco dei ministri l'egregio sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, che è anche presidente della Cassa nazionale; e vorrei che coll'autorità, che gli deriva dalla sua duplice posizione, venisse a suffragare questa mia proposta.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di parlare.

FERRERO DI CAMBIANO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non potrò dir la cosa con autorità maggiore di quella del collega Ferraris; però aggiungo subito che accordo volentieri la sua proposta: di ristabilire il testo del terzo comma quale fu approvato dal Senato. E non mi fo prendere dallo scrupolo, al quale accennava l'onorevole presidente della Commissione: cioè che, stando strettamente alla legge vigente, non siano più acconsentite iscrizioni a periodo abbreviato,

Ha detto bene l'onorevole Ferraris, che qui si tratta quasi di un patto, che si fa tra l'esercente la ferrovia e l'Amministrazione della Cassa nazionale di previdenza, valido sempre, perchè non contrario alla legge. Per cui contemplando nella legge, che discutiamo, le iscrizioni a periodo abbreviato, esse ci potranno sempre stare indipendentemente dalla legge organica della Cassa.

Ma vi è di più. Non possiamo ignorare che è davanti al Parlamento una proposta di legge, che non solo sanziona queste iscrizioni a periodi abbreviati col sistema dell'antica legge, ma ne fa un istituto stabile.

Quindi prego la Commissione di non opporsi a che sia accettata la sostituzione

proposta dall'onorevole Ferraris e sia quindi ripristinato il testo del Senato.

È un vantaggio che procuriamo ai lavoratori, col facilitarne e col renderne più proficua la iscrizione alla Cassa nazionale di previdenza; cosa che è nel desiderio di tutti.

RUBINI, *presidente della Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

RUBINI, *presidente della Commissione*. La Commissione ha agito per ragioni, che furono già esposte tanto dall'onorevole Ferraris quanto dall'onorevole sottosegretario. Essa si è trovata di fronte ad una situazione di fatto, per cui le abbreviazioni di iscrizione non si ammettono più riguardo alla Cassa d'invalidità e vecchiaia, e quindi ha formulato il dispositivo che la Camera conosce. Mi pare che il riferirsi oggi a un dispositivo, che concerne cosa che è decaduta e che non è ancora ritornata in vigore, non sia fare una legislazione molto corretta. La Commissione non ha già inteso di esporre una opinione contraria a questa disposizione; ha inteso semplicemente di evitare un inconveniente, ritenendo che il riferirsi, in una legge, a ciò che non esiste, non sia cosa ben fatta. Tuttavia, poichè la sostanza della cosa è buona, la Commissione non insiste e non ha difficoltà che la legge nella forma possa anche essere alquanto criticata.

PRESIDENTE. Non vi è proposta formale.

FERRARIS CARLO. Sì.

PRESIDENTE. Avverto che bisogna che sia presentata da dieci deputati.

FERRERO DI CAMBIANO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo la fa propria.

PRESIDENTE. E la Commissione?

CIAPPI, *relatore*. Specialmente dopo le dichiarazioni del sottosegretario di Stato ai lavori pubblici e del collega, onorevole Ferraris, poichè il ripristinare il testo del Senato significa favorire le condizioni del personale, la Commissione fa sua la proposta del collega Ferraris, ed accetta di ritornare al testo approvato dal Senato.

PRESIDENTE. Allora la proposta dell'onorevole Ferraris consiste nel sostituire al terzo comma proposto dalla Commissione il terzo comma approvato dal Senato; cosicchè l'articolo 21 suonerebbe così:

«Ogni amministrazione deve stabilire e sottoporre all'approvazione del ministro dei lavori pubblici le norme per un equo trat-

tamento del personale, nonchè le pene disciplinari e le formalità per la loro applicazione, con disposizioni analoghe a quelle che valgono per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a norma dell'articolo 18 della legge 22 aprile 1905, n. 137, ferme restando le disposizioni delle vigenti leggi per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro.

Salvo il disposto dell'articolo seguente, esse devono inscrivere alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai il personale stabile ed in prova addetto all'esercizio, al quale possa applicarsi l'articolo 8 della legge (testo unico) 28 luglio 1901, n. 387. Al personale stabile ed in prova rimanente sarà assicurata una rendita vitalizia presso la Cassa nazionale medesima in conformità delle norme da questa stabilite per le assicurazioni popolari di rendite vitalizie.

Per le iscrizioni a periodi abbreviati, per l'accertamento dell'invalidità, per la liquidazione della rendita vitalizia in caso di licenziamento per inabilità al lavoro, relativamente al personale a cui si applica l'articolo 8 della predetta legge, e per le assicurazioni del rimanente personale saranno stipulate apposite convenzioni fra le amministrazioni ferroviarie e la Cassa nazionale di previdenza.

Il contributo a carico delle amministrazioni, nei versamenti da farsi alla Cassa nazionale per conto degli iscritti nei ruoli degli operai e per conto degli assicurati, non potrà essere inferiore al 4 per cento delle paghe per i primi, e al 6 per cento degli stipendi, assegni ed indennità per i secondi. Le ritenute a carico degli iscritti e degli assicurati da versarsi alla Cassa non potranno essere rispettivamente superiori alle percentuali predette.

Gli iscritti alla Cassa nazionale addetti ai servizi attivi, potranno chiedere la chiusura e la liquidazione del conto individuale appena abbiano compiuto i 55 anni d'età.

Con questa variazione accettata dalla Commissione e dal Governo, pongo a partito l'articolo 21.

(È approvato).

#### Art. 22.

Sono esonerate dall'osservanza del disposto del primo capoverso dell'articolo precedente le amministrazioni ferroviarie le quali istituiscano Casse proprie di invalidità e di vecchiaia con statuti formulati dalle amministrazioni stesse e approvati dal Governo.

L'approvazione governativa deve essere richiesta entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge e, qualora si tratti di amministrazioni nuove, entro sei mesi dalla loro costituzione, ed è accordata mediante decreto reale, promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio, sentito il Consiglio della previdenza e delle assicurazioni sociali.

Gli statuti devono contenere, con le altre norme:

a) la determinazione delle ritenute a carico del personale e del contributo a carico delle amministrazioni ferroviarie, con l'osservanza dei limiti stabiliti per la ritenuta e per il contributo dall'articolo precedente, secondochè si tratti di agenti considerati come operai o del rimanente personale;

b) l'obbligo di formare a periodi non superiori ad un quinquennio un bilancio tecnico e di modificare gli impegni o le entrate, se ed in quanto sia necessario in base ai risultati del bilancio stesso;

c) le disposizioni relative agli eventuali assegni agli eredi degli agenti premorti, in conformità alle disposizioni dell'articolo 14 della legge (testo unico) 28 luglio 1901, n. 387, sulla Cassa nazionale di previdenza.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle amministrazioni ferroviarie le quali, alla data della pubblicazione della presente legge, abbiano già istituito Casse proprie che provvedano all'assegnazione al personale stabile di pensioni d'invalidità e di vecchiaia. A queste Casse dovrà essere iscritto anche il personale in prova. Perciò se gli statuti di dette Casse non siano stati approvati dal Governo, o se non contengano norme rispondenti a quelle indicate nel presente articolo, le amministrazioni ferroviarie devono, entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge, domandare, nel primo caso, l'approvazione degli statuti, nel secondo, l'approvazione delle modificazioni necessarie per rendere gli statuti conformi alle norme predette.

Nell'uno e nell'altro caso l'approvazione sarà concessa alle stesse condizioni e con la stessa procedura stabilite per l'approvazione degli statuti delle Casse di nuova istituzione.

(È approvato).

#### Art. 23.

L'esercente deve avere in ogni tempo, lungo la linea, una provvista di combustibile sufficiente almeno per quattro mesi sulle

linee principali, e per due mesi sulle linee secondarie. Il ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro della guerra, ha facoltà per qualsiasi ferrovia di estendere nell'atto di concessione quest'obbligo a quattro mesi.

Quando il Governo stimasse di ordinare provviste maggiori, l'esercente dovrà ottemperarvi, salvo gli eventuali compensi.

(È approvato).

#### Art. 24

L'esercente deve accordare tutte le possibili facilitazioni agli ufficiali ed al personale del regio esercito e della regia marina incaricati dalle rispettive amministrazioni di studiare le condizioni di esercizio della ferrovia nell'interesse militare.

Compatibilmente con le esigenze del servizio ordinario, deve anche mettere a disposizione dell'autorità militare carrozze e carri per esercitare le truppe nelle operazioni di carico e scarico. L'epoca e la durata di tali esercitazioni sono stabilite d'accordo fra l'autorità militare e l'esercente.

Questi deve pure prestare all'autorità militare tutto il concorso che gli è richiesto al fine di predisporre gli orari e le norme per i trasporti in tempo di guerra e nel periodo di preparazione, nonchè in qualunque altro caso di necessità pubblica a richiesta dell'autorità competente.

(È approvato)

#### Art. 25.

Durante la mobilitazione e in tempo di guerra il Comando supremo dell'esercito ha diritto di prescrivere che siano posti a sua disposizione tutti i mezzi che giudichi necessari per l'esecuzione di trasporti militari, di ordinare che questi siano eseguiti in conformità delle disposizioni date, di stabilire le norme da osservarsi nel servizio ferroviario, e di limitare o sopprimere il servizio per il pubblico secondo le esigenze dei trasporti occorrenti nell'interesse militare.

Durante la mobilitazione dell'esercito e in tempo di guerra, l'esercente deve continuare la gestione delle strade ferrate con gli stessi organi come nei tempi ordinari, e la relativa responsabilità non ha altra limitazione, tranne quella che potesse derivare dall'uso delle sopraindicate facoltà per parte dell'autorità militare.

Nelle anzidette circostanze, il Comando supremo dell'esercito ha anche il diritto di fare direttamente l'esercizio di quelle linee

che, a suo giudizio, si trovassero in condizioni da richiedere la sostituzione dell'esercizio militare a quello civile. In questo caso per tali linee viene tenuto un conto dei prodotti dei trasporti per servizio militare e un altro di quelli per servizio pubblico, ed i prodotti complessivi, sotto deduzione delle spese vive sostenute dall'autorità militare, sono versati mensilmente nelle casse dello Stato, che rimborserà l'esercente delle spese vive da lui eventualmente sostenute. L'esercente non ha diritto ad altri compensi.

Per ragioni di ordine pubblico, le facoltà, di cui nei comma precedenti, possono essere in qualunque tempo conferite all'autorità militare con decreto reale su proposta dei ministri dell'interno, della guerra e dei lavori pubblici.

Quando per misura di ordine pubblico o per la difesa dello Stato, il Governo o il Comando supremo dell'esercito ordinassero la temporanea sospensione dell'esercizio e facessero in qualunque modo interrompere una ferrovia, la spesa dei lavori per la interruzione e quelle per il completo ristabilimento della linea è a carico dello Stato, senza che l'esercente possa pretendere risarcimento di danni.

(È approvato).

Art. 26.

Con regolamenti da approvarsi per decreto reale, previo parere del Comitato superiore delle strade ferrate e del Consiglio di Stato, saranno stabilite le norme da osservarsi per l'esercizio delle diverse categorie di ferrovie in armonia della presente e delle altre leggi esistenti, le misure d'ordine concernenti i viaggiatori e le persone estranee al servizio, le norme per la riscossione delle tasse e delle spese accessorie, le disposizioni riflettenti la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio, nonchè i dati statistici che le diverse amministrazioni ferroviarie e tramviarie dovranno fornire al Ministero dei lavori pubblici.

I regolamenti potranno comminare ammende fino a lire 2000 per le contravvenzioni in essi contemplate.

(È approvato).

Art. 27.

Le disposizioni degli articoli 25, 26, 27 e 28 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, non sono applicate alle ferrovie secondarie su strade ordinarie di cui all'articolo 2 della presente legge.

(È approvato).

Procederemo nella seduta di martedì alla votazione segreta su questo disegno di legge.

**Discussione del disegno di legge: Istituzione del Magistrato alle acque per le provincie venete e di Mantova.**

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione del Magistrato alle acque per le provincie venete e di Mantova ».

FERRERO DI CAMBIANO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Presidente, il ministro dei lavori pubblici è impegnato in una Commissione, e non potrebbe oggi assistere alla discussione di questo disegno di legge; d'altra parte l'ora è tarda e mi pare che si potrebbe anche rimettere ad altro giorno.

PRESIDENTE. La Camera ha udito che per l'assenza del ministro dei lavori pubblici bisognerebbe differire ad altro giorno la discussione di questo disegno di legge.

TESO. Differire ora sta bene, purchè la discussione di questo disegno di legge sia iscritta per prima nell'ordine del giorno di martedì.

FERRERO DI CAMBIANO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ben inteso, se non vi saranno bilanci, perchè questi devono avere la precedenza.

TESO. Allora è meglio cominciare subito la discussione generale!

ROMANIN-JACUR, *relatore*. Abbiamo tutta una grande regione che aspetta questa legge, promessa già da tre Ministeri: Perchè dovremmo differirla? Cominciamo almeno la discussione generale!

MANTOVANI. Domando di parlare.

FERRERO DI CAMBIANO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io sono agli ordini della Camera, se così si vuole.

PRESIDENTE. L'onorevole Mantovani ha chiesto di parlare?

MANTOVANI. Io sono iscritto a parlare su questo disegno di legge che considero di grande importanza e che darà luogo a notevole discussione in vista di qualche conflitto di apprezzamenti.

Mi associerei quindi alla proposta di differimento, qualora fosse soltanto sino a martedì, sperando nel frattempo di mettermi d'accordo con la Commissione intorno ad alcuni emendamenti.

PRESIDENTE. Possiamo intanto ini-

ziare la discussione generale. Si dia lettura del disegno di legge.

PAVIA, *segretario, legge*. (V. stampato n. 374-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. L'onorevole Mantovani ha facoltà di parlare.

MANTOVANI. La legge, della quale si tratta, è di grande importanza, non solo per quanto andrà a disporre nelle regioni che vi sono contemplate, ma anche perchè con essa si verranno a modificare radicalmente gli ordinamenti che oggi vigono intorno ad una materia, la quale non è soltanto esclusiva delle provincie venete e di quella di Mantova, ma altresì di molte altre provincie del Regno.

La discussione di questo disegno deve pertanto richiamare l'attenzione di tutti coloro i quali sieno rappresentanti di provincie dominate da interessi idraulici di qualche rilievo, restando bene inteso, per chiarezza ed economia di esame (e mi rivolgo in ciò all'onorevole relatore ed all'onorevole ministro), che le osservazioni da farsi in argomento dovranno riguardare il disegno di legge, quale fu emendato dalla Commissione, anzichè quello originariamente proposto dal Ministero.

ROMANIN-JACUR, *relatore*. Il presente disegno di legge è concordato col Governo; dunque il nuovo testo sostituisce il vecchio.

MANTOVANI. Ciò premesso, io esporrò alla Camera le ragioni di un dissenso, il quale è tanto più grave ed eccezionale in quanto discende dalla valutazione di quei medesimi interessi particolari di regione, che col proposto disegno di legge si vorrebbero tutelare con tendenza di apparente beneficio.

Le origini del progetto rimontano all'anno testè decorso. Uragani violenti avevano fatto disalveare le acque dei fiumi nel Veneto ed in altre provincie d'Italia desolando numerose popolazioni e turbando interessi di grande importanza.

In così grave frangente il Governo del tempo, deliberando con grande senso di opportunità, mandava sopra luogo due suoi rappresentanti, gli onorevoli Pozzi e Camera, perchè *de visu* constatassero la gravità dei casi lamentati ed avvisassero ai provvedimenti che avessero ritenuti indispensabili.

Appunto in quella occasione i due rappresentanti davano il preannunzio di una idea geniale sorta nella mente dell'onorevole Fortis, allora presidente del Consiglio. Esperto giurista e conoscitore profondo

delle tradizioni storiche del nostro diritto, egli aveva rivolto il pensiero ai magistrali ordinamenti della repubblica veneta, già così consoni alle esigenze dei luoghi ed ancora favorevolmente ricordati da quelle popolazioni malgrado il tempo ormai lontano.

Nel mandare dunque l'assicurazione confortante del suo proposito di studiare a fondo ogni questione relativa alla tutela degli interessi idraulici di quelle plaghe, lasciava egli intendere di voler trarre tutto ciò che di buono e di utile sarebbe stato possibile dalla saviezza dell'antica repubblica veneta per la ricostruzione di un organismo nuovo che, tenuto conto della modernità dei tempi e delle concrete necessità locali, avesse provveduto, non soltanto al sollievo dei mali presenti, ma eziandio alla prevenzione di quelli che in avvenire avessero potuto ripetersi.

I carissimi colleghi Camera e Pozzi possono ridire oggi quanto fu vivo il plauso di quelle popolazioni alle loro parole e quanto furono cordiali i voti perchè l'idea, giustamente chiamata geniale, del presidente del Consiglio, fosse presto tradotta nella pratica.

Venne così il disegno di legge «sulla Magistratura alle acque». La denominazione non poteva essere più felice. Rispondeva essa indubbiamente alle speranze concepite da quelle popolazioni, fidenti nella utilità di un organismo amministrativo, il quale, traendo forza da speciali cognizioni tecniche e dalla pratica dei luoghi e degli usi locali, avesse potuto, non soltanto derimere gli eventuali conflitti di interessi, ma provvedere altresì con rapidità a tutte le emergenze di una efficace difesa idraulica. Però se l'espressione fu felice, se la denominazione del progetto di legge fu invidiabile, ad essa non corrispose la sostanza, nè del progetto ministeriale, nè di quello della Commissione.

Quando se ne conobbero le disposizioni, grande fu la delusione, specialmente nella provincia di Mantova. Poteva comprendersi ed era anzi invocata una legge, la quale a determinati e speciali interessi e bisogni avesse prestati speciali organismi di difesa senza limitazioni od esclusioni artificiose; ma non si poteva comprendere una riforma agli ordinamenti amministrativi oggi in vigore a riguardo di una o piuttosto che altra regione.

Eppure fu questo il vizio di origine che, come vedremo, si ripercuote fatalmente sulla previsione delle conseguenze che deriverebbero dall'applicazione della legge in

esame: legge, non già diretta a risolvere problemi di carattere transitorio o eccezionale per una determinata plaga, ma diretta bensì a disciplinare stabilmente ed organicamente servizi ed interessi, non soltanto propri di questa determinata plaga, ma comuni a tante regioni d'Italia.

Nell'alta Italia esistono due grandi bacini idraulici, l'uno dell'Adige, l'altro del Po. Pareva dunque logico che, volendosi riformare la legislazione di tutela degli interessi idraulici con lo istituire una speciale magistratura alle acque, si fosse estesa la efficacia della riforma ad entrambi quei grandi bacini, se non pure a tutti i luoghi nei quali siano interessi idraulici da tutelare. Il dilemma che altrimenti sorgerebbe è troppo evidente: o la riforma è buona, e non si saprebbe perchè non si dovesse estendere anche alle altre parti del Regno, in identità di situazione di fatto; o la riforma è cattiva, e non si saprebbe perchè dovesse gravare soltanto una regione particolare del paese.

Avrei quindi veduta volentieri l'istituzione di una magistratura alle acque preposta a tutta l'Alta Italia pei due grandi bacini dell'Adige e del Po con dipartimenti speciali sotto la direzione di una unicamente direttiva e di un unico potere gerarchico.

Ma quando, per contrario, non soltanto si volle trascurare ed escludere il bacino idraulico del Po, contemplando esclusivamente il bacino idraulico del Veneto, ma per di più si tenta di aggregare al bacino del Veneto una parte della provincia di Mantova, non si può negare che per tal modo si viene alla peggiore delle soluzioni.

La provincia di Mantova, se parzialmente staccata dalla circoscrizione amministrativa del bacino idraulico del Po, verrebbe a trovarsi per necessità sottoposta a due distinte giurisdizioni, l'una del Magistrato alle acque, di nuova formazione, l'altra dell'antica Direzione delle cose idrauliche, affidata al Genio civile.

Ora lo stesso concetto dominante, che appare dalla splendida relazione dell'onorevole Romanin-Jacur, dovrebbe essere quello di sottoporre ad unità di trattamento quei territori, i quali si trovino a costituire una unità idrografica, con unità d'interessi. Ma questi propositi del relatore non trovano riscontro nella esplicazione del progetto.

Quella parte della provincia di Mantova, che verrebbe ad essere aggregata al Vene-

to, è costituita dal bacino idraulico del fiume Mincio, il quale non ha alcun carattere di unità idrografica nè coll'Adige, nè coi fiumi del Veneto e non determina alcuna unità d'interessi con la regione veneta. Quindi: pensiero dominante ottimo, applicazione errata; applicazione, che io confido vorrà la Camera correggere con lo sperato consenso della stessa Commissione e dell'onorevole ministro, in quanto l'una e l'altro vogliono prendere in considerazione gli argomenti, che verrò ad esporre.

Tutti i fiumi del Veneto, discendendo dalle Alpi, vanno direttamente al mare con perfetta, assoluta indipendenza dal Po. Il Mincio invece sfocia le sue acque in questo fiume, onde si avrebbe l'inconveniente gravissimo, di porre sotto la giurisdizione del Magistrato alle acque un fiume, necessariamente collegato col Po, il quale a sua volta, è escluso dalla giurisdizione territoriale del Magistrato. Ecco perchè io dissi che, sotto certi punti di vista, verrebbe a sottoporre la provincia mantovana, a due padroni. Tutte le volte, che il Magistrato sarà chiamato a provvedere intorno ad opere idrauliche del fiume Mincio, non potrà a meno di non intendersi, di non mettersi in rapporto coll'autorità, che è preposta al regime idraulico del fiume Po. Molteplicità quindi di rapporti e di vincoli, dai quali non si avranno vantaggi, ma danni gravissimi, specialmente nei riguardi della difesa dai pericoli di rotture di argini e di conseguenti inondazioni.

Secondo il progetto di legge, dovrebbe provvedere in tempo di magra a tutte le esigenze della difesa idraulica del Po il Genio civile, in virtù della giurisdizione ordinaria riservatagli su di esso, ma in tempo di piena il servizio della difesa arginale in sinistra dovrebbe essere assunto dal Magistrato alle acque.

Ora voi vedete la stranezza di questa disposizione, per la quale si verrebbe ad avere una magistratura che dovrebbe assumere la gravissima responsabilità di difendere importanti regioni dal pericolo delle inondazioni per rotture di argini in tempo di piena, ricevendo in consegna, soltanto nel momento in cui la difesa si dovrebbe attuare, le opere predisposte in tempo di magra da altra amministrazione, esonerata, a sua volta, dalle responsabilità della prova finale.

Sarebbe come se si affidasse lo studio della difesa militare del nostro paese, ad uomini preventivamente esonerati da ogni

partecipazione alla guerra e non appartenenti all'organismo militare che dovrà funzionare nel momento in cui la difesa del paese sarà urgente. Voi comprendete, onorevoli colleghi, come non si possano dissociare le due funzioni, della responsabilità nei momenti del pericolo e di quella della predisposizione dei mezzi necessari alla difesa, se pure si vogliono prevenire conflitti e conseguenti disastri.

Io spero e confido che ministro e Commissione vorranno aderire a che sia esclusa dalla giurisdizione del Magistrato alle acque quella parte della provincia di Mantova che è indicata in progetto. Ma nell'ipotesi contraria, io non potrei non lamentare per molti altri aspetti le insufficienze dannose del nuovo ordinamento.

Attualmente la difesa idraulica è affidata al Genio civile il quale vi provvede, con lo studio e la esecuzione di progetti, i quali seguono il corso ordinario del Consiglio di Stato e del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Questo ingranaggio è tale che in realtà non di rado determina dei ritardi notevoli e dannosi.

Specialmente a tali ritardi, si sarebbe voluto porre rimedio col creare una magistratura la quale, funzionando sul posto, potesse provvedere ai bisogni con sufficiente rapidità.

Ma guardate un po' come si verrebbe a ordinare la difesa idraulica secondo il disegno di legge.

Il Magistrato alle acque dovrebbe essere assistito da un Comitato tecnico, non solo, ma altresì da una Commissione composta di delegati elettivi delle singole provincie interessate.

Questi due organismi consultivi dovrebbero dare giudizio e parere sopra tutti i progetti di qualche importanza, per la difesa idraulica. Il che è quanto dire che si cambia il cavallo, ma non l'andatura della marcia.

Si mandino i progetti di difesa idraulica all'esame del Consiglio di Stato o a quello della nuova Commissione consultiva, al Consiglio superiore dei lavori pubblici od al nuovo Comitato tecnico, si avrà pur sempre complessità di ingranaggi, i quali faranno perdere una grande quantità di tempo.

ROMANIN-JACUR, *relatore*. Avrebbe ragione se fosse così. Ma non è così. Sarà insufficienza della relazione.

MANTOVANI. Non è così? Io ho capito il disegno di legge per quello che in

esso vi è di scritto. Ora, sta di fatto che il disegno istituisce un Comitato tecnico per assistere il Magistrato alle acque, da interpellarsi ogni qual volta si tratti di provvedere a qualche cosa di notevole nella difesa idraulica. E, con una aggiunta della Commissione all'articolo 4, si vorrebbe creare una Commissione, costituita da delegati provinciali elettivi e da essere convocata e sentita ogni qual volta si tratterà dell'esecuzione di nuove opere o di questioni nelle quali le singole provincie si trovino interessate.

ROMANIN-JACUR, *relatore*. Non si tratta della esecuzione dei lavori.

MANTOVANI. Ma, onorevole relatore, qui è detto che la Commissione sarà consultata ogni qualvolta si tratti dell'esecuzione di nuove opere, nelle quali le provincie sieno interessate, ed io debbo intendere che, ogni qualvolta vi siano nuove opere da eseguirsi nell'una o nell'altra di queste provincie, la Commissione dovrà essere consultata. Quindi un duplice ingranaggio corrispondente a quello attuale del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato; non mutamento sostanziale di indirizzo; non risparmio di tempo.

Ma ben altri difetti sarebbero a lamentarsi nel nuovo organismo. Così, per accennare ad alcuni, difettoso e non rispondente ai fini della nuova istituzione sarebbe il limite di sole lire 200 mila entro il quale dovrà essere contenuta l'autonomia del Magistrato alle acque.

Chiunque abbia una pratica rudimentale della qualità ed importanza dei lavori idraulici, ammetterà che il limite delle 200 mila lire è irrisorio: esso è tale che sarà facilmente varcato ogni qual volta si tratterà di opere idrauliche, non di grandissima, ma di appena mediocre importanza, essendo troppo noto come siano per loro natura costosi i lavori di difesa arginale, di difesa idraulica. Superandosi la spesa di 200 mila lire, si dovrà ricadere negli ingranaggi centrali del Ministero, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Da riforma così limitata non è certo da trarre grande conforto.

Vorrà il Ministero consentire alle istanze della Deputazione veneta, ed estendere l'autonomia del Magistrato anche al di là delle 200 mila lire indicate nel progetto? Io non so. Comunque e per ora dobbiamo giudicare del progetto, così e come è venuto dinnanzi alla Camera.

A questa stregua le lamentele della popolazione mantovana appaiono giustificate anche per altri riflessi. La provincia di Mantova è attraversata da una rete infinita di canali irrigatori. Questa somma di interessi idraulici è affidata ad amministrazioni previste dalla legge e cioè a speciali consorzi di varie categorie, a seconda dell'importanza loro. Quei consorzi hanno fin qui funzionato con una certa autonomia. Secondo il disegno di legge, questa autonomia verrebbe completamente paralizzata ed in modo sì allarmante da turbare perfino i principi fondamentali del diritto comune.

La Commissione si è bensì data carico di lagnanze congeneri espresse della provincia di Rovigo e credette di ovviare alla soverchia ingerenza della Magistratura nel funzionamento dei consorzi col mutare da obbligatorio in facoltativo l'intervento della Magistratura nel sindacato delle amministrazioni consorziali.

Ora è indubbio che il rimedio sarebbe peggiore del male e maggiore sarebbe il pericolo in un'ingerenza subordinata all'arbitrio discrezionale di chi la dovrà esercitare.

Si legge nella relazione che quella facoltà sarà usata con molta prudenza; ma queste sono semplici previsioni, mentre importa che la legge escluda ogni alea di arbitrio in chi deve applicarla.

E il progetto rappresenta un peggioramento delle condizioni attuali anche in quanto si avocano al Magistrato le attribuzioni dei prefetti in materia di provvedimenti inerenti alla difesa ed alla polizia idraulica.

Da questo punto di vista, sarà grave il pregiudizio, perchè, mentre i prefetti possono provvedere sopra luogo direttamente e con maggiore cognizione, non avverrà lo stesso quando sarà in vigore la giurisdizione del Magistrato, il quale creerà una nuova forma di accentramento nella sua sede di Venezia; onde tutti i provvedimenti, che dovrebbero essere dati dai prefetti, dovranno invece esserlo da una autorità lontana.

Altra grave modificazione introdotta nella legge è quella della eventuale disamina dei reclami che possono sorgere intorno a discrepanze di vedute od a conflitti in tema di interessi idraulici. Attualmente si hanno vari gradi, i quali danno garanzia di esame coscienzioso e diligente.

Col progetto di legge avremo il solo provvedimento del Magistrato, e contro di es-

il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato. Per chi sa, e purtroppo fu lamentato tante volte anche alla Camera, con quale e quanta lentezza provveda la IV Sezione del Consiglio di Stato sui ricorsi che le sono presentati, è certo che questa speciale difesa contro la dittatura del Magistrato, si risolverà o in un danno, o in una formola irrisoria, mentre poi non si è nemmeno fatta la distinzione tra provvedimenti, i quali possano costituire materia di contenzioso amministrativo e provvedimenti che possano involgere questioni di diritto, di mio e di tuo, per le quali non potrebbe non essere riservata la competenza del magistrato ordinario.

ROMANIN-JACUR, *relatore*. La riserva la legge generale.

MANTOVANI. La legge generale si troverebbe paralizzata dalla dichiarazione contenuta nel progetto che qualunque disposizione contraria alla presente legge si dovrà ritenere abrogata.

Avremo dunque imperante la legge speciale, non quella generale. (*Interruzioni dell'onorevole relatore*).

E tanto fu sempre ritenuto necessario il riservare espressamente la competenza giudiziaria nei casi di mio e di tuo che non si mancò di farne esplicito precetto in ogni legge, con la quale siasi introdotta qualche giurisdizione speciale.

Comunque, ammetto che tutto ciò potrà essere soggetto di emendamenti, ma non ho creduto di tacerne fin da questo momento per dimostrare come siano legittime le preoccupazioni della cittadinanza mantovana, delle quali mi sono fatto oggi modestissimo interprete.

ROMANIN-JACUR, *relatore*. Ed io le sono-gratissimo.

MANTOVANI. Però, a parte questi e molti altri rilievi di dettaglio che si potrebbero fare, il difetto, dal punto di vista della provincia di Mantova, più grave e fondamentale si è, lo ripeto, quello della coattiva aggregazione ad un organismo che, secondo la relazione e secondo il concetto dominante di coloro che hanno proposto la legge, fu creato ad esclusivo e preponderante beneficio della regione del Veneto, dalla quale in realtà è tutt'affatto autonoma la provincia di Mantova.

Difetto poi addirittura enorme sarebbe quello di voler sottoposta alla nuova giurisdizione una parte soltanto di quella provincia. Si potrebbe discutere sulla convenienza maggiore o minore di porre una de-

terminata provincia sotto una od altra giurisdizione, ma non si può comprendere come una provincia possa essere smembrata e sottoposta a giurisdizioni diverse. Si offendono in questo modo le più gelose tradizioni locali, per le quali ciascuna provincia rappresenta una entità organica nella unità della sua storia, che non è lecito spezzare e frammentare senza provocare conflitti gravi e dolorosi. (*Approvazioni*).

Dalla considerazione del minacciato smembramento della provincia trassero motivo di lagno acerbo tutte indistintamente le rappresentanze locali. Consigli comunali e consorziali si sono radunati ed hanno espresso voti perchè la temuta jattura sia risparmiata e la provincia di Mantova sia rispettata nella sua unità.

Dal canto loro i numerosi e valentissimi tecnici della provincia, senza distinzione di parte politica, hanno unanimemente riconosciuto che sarebbe esiziale agli interessi idraulici del Mantovano lo stralciare una parte della provincia per sottoporla alla giurisdizione nuova di questo disegno di legge.

Io vi domando, onorevoli colleghi, se, in presenza di tali manifestazioni ed anche sotto l'aspetto politico, debba considerarsi buon provvedimento quello di applicare una legge speciale e ispirata da un intento di dare un trattamento di favore, a popolazioni le quali protestano di non volerne sapere ed anzi protestano per i danni che ne sarebbero derivabili o che, in ogni modo, ne sono temuti? Vi pare che sarebbe buon concetto politico quello di trascurare i voti di tutte le rappresentanze locali in materia di questo genere? Francamente io credo che la stessa Commissione non possa disinteressarsi di questa condizione di cose: non lo credo, perchè nella stessa relazione si legge che, mentre sarebbe stato intendimento di comprendere nel nuovo organismo anche una parte della provincia di Brescia, quella della riva destra del Garda, in realtà non si è tradotto in atto quel proposito, perchè i rappresentanti politici di essa espressero il desiderio contrario.

Il pensiero riguardoso per gli interessi della provincia di Brescia non potrebbe non esserlo anche per quelli della provincia di Mantova ed io faccio appello fervidissimo alla Commissione perchè voglia prendere in considerazione, prima della chiusura della discussione generale, le osservazioni che ho rapidamente riassunto, e veda se esse non possano formare oggetto di emendamenti.

Il primo dei quali dovrebbe consistere nell'escludere dalla giurisdizione della magistratura istituenda pel Veneto quella parte di territorio mantovano, che appare indicata nell'articolo primo. Ove poi a tutto ciò il ministro e la Commissione non credessero di addivenire, pare allora a me che provvedimento razionale e politico sarebbe quello di evitare lo smembramento della provincia di Mantova con l'estendere la nuova giurisdizione a tutto il suo territorio, completando le utilità della legge con la visione degli interessi particolari e territoriali del Mantovano.

Gravissimi problemi, non soltanto di difesa idraulica, agitano in ispecie la città di Mantova e sono problemi di navigazione, di creazione di forze idrauliche, di bonifica anche nei rapporti dell'igiene, per risolvere a condizioni meno insopportabili una città sottoposta ad una doppia onerosissima servitù: quella militare e quella dell'acqua. Tutti questi problemi gravissimi non possono essere considerati e studiati con criteri di ordinaria gestione, ma potrebbero e dovrebbero essere contemplati e studiati da uno speciale organismo locale, il quale, sia pure in dipendenza gerarchica da altro organismo più complesso e superiore, avesse la particolare facoltà di approfondire i bisogni della plaga mantovana e di apprestarne i rimedi.

Una delle due adunque: o esclusione completa del Mantovano dalla giurisdizione della nuova magistratura veneta, o sua inclusione totale e non parziale; ma nell'uno o nell'altro caso è urgente la creazione di uno speciale organismo locale, sia pure sottoposto all'alta vigilanza del Ministero o del Magistrato, ma con obbiettivi di speciale contemplazione degli interessi singoli della provincia, interessi tutto affatto distinti da quelli della regione veneta. Se l'uno o l'altro di tali provvedimenti sarà adottato, sarà anche attenuato l'allarme della provincia per la quale ho l'onore di parlarvi. Non mi dissimulo però la grande anomalia che verrebbe a sorgere sotto altri aspetti dalla inclusione totale del Mantovano nella giurisdizione del Magistrato. Dove tutto il territorio provinciale di Mantova fosse posto sotto la giurisdizione della magistratura veneta si verrebbe alla necessità di includervi anche il tratto del fiume Po che attraversa la provincia.

Si andrebbe così incontro al gravissimo inconveniente di intercettare e spezzare la ordinaria giurisdizione del Genio ci-

vile sulle acque e sulle opere idrauliche del Po; onde io credo che sarà miglior provvedimento quello che permetterà lo *statu-quo* nel regime idraulico del Po.

Si è detto e ripetuto non essere altro fine della proposta di legge se non quello di dare provvedimenti che rispondano ai voti della popolazione ed al migliore suo beneficio.

Or bene, la popolazione del Mantovano, pur lodando il concetto fondamentale dei proponenti, non crede ai benefici di questa legge, che reputa, con l'autorevole consenso di tutti i tecnici del luogo, esiziale allo svolgimento dei particolari interessi idraulici della provincia.

Non fu certamente nel pensiero o nelle intenzioni dei proponenti la legge, o dei componenti la Commissione, di fare cosa alcuna che non potesse essere ritenuta di vantaggio anche alla provincia di Mantova.

E se tali furono le intenzioni, si eviti senz'altro una gravissima situazione, dalla quale non so quali e quante responsabilità deriverebbero. Si eviti, in ogni modo, una agitazione che non potrebbe non invadere l'animo dei cittadini mantovani legittimamente dominati e preoccupati dalla permanente ed esiziale servitù di quelle stesse acque, che, dove soccorrano migliori e più adatti provvedimenti dovranno essere convertite in fonte di vita e di prosperità (*Bene!*)

Confido che la Commissione e il ministro sapranno tener conto di queste osservazioni, e giacchè l'ora è tarda, nè, d'altronde, la discussione sarà subito esaurita, pur tenendomi a disposizione e del ministro e della Commissione, per tutti gli emendamenti che fosse del caso concretare sui singoli articoli, mi permetto la lusinga di non avere invano sollecitata la vostra cortese attenzione. (*Approvazioni e congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Poggi.

POGGI. Onorevoli colleghi, potrò essere molto più breve dell'amico Mantovani; e, dicendo questo, dico subito anche che noi non siamo stati per nulla annoiati dal suo discorso; ne abbiamo anzi tratti argomenti buoni a difesa della legge in questione. Abbiamo infatti appreso qualche cosa da lui, specialmente misurando così il valore delle difficoltà che si oppongono dalla provincia di Mantova a questo disegno di legge che interessa soprattutto le provincie venete; e ci pare di poterne dedurre che, se non vi sono altre difficoltà che queste, il disegno

stesso debba trovare alla Camera unanime consenso.

L'anno passato, proprio in questi giorni, quasi tutti i fiumi minori (ma non i meno impetuosi) del Veneto rompevano gli argini o tracimavano, e inondavano fertilissimi territori e coprivano d'acqua, di melma, di ghiaia, di sassi, le terre, nel momento più florido della vegetazione, arrecando incalcolabili danni. Furono, se non erro, 127 o 130 mila ettari, coperti dall'acqua. Noi, deputati del Veneto, ci accordammo per un'opera comune; facemmo quanto ci era possibile e nel paese e nella Camera; e chiedemmo al Governo provvedimenti straordinari. Ma il Governo ben poco ci diede, forse perchè non comprese appieno la gravità della sventura, forse perchè non ci poteva allora dare di più; onde la legge 13 luglio 1905 parve ai nostri infelici agricoltori una irrisione.

Il regolamento per l'applicazione di quella legge la costringe poi ad essere anche meno larga di quel che avrebbe potuto, se saviamente interpretata; tant'è che noi, nella stessa seduta d'oggi, abbiamo sentito il bisogno di apportare un correttivo a quella legge infelice. E nonostante i nostri agricoltori, le povere popolazioni del Veneto, ancora risentono dei danni fatti l'anno passato dalle acque, così che il beneficio portato dall'applicazione di quella legge, i benefici portati dal meschino contributo di sussidii, furono invero così scarsi che le popolazioni venete hanno ancora ragione di dolersi vivissimamente di quella sventura, ed avranno ragione di ricordarla per molti anni ancora.

Parecchi dei nostri municipii si sono ancor più fortemente indebitati; e nelle nostre provincie l'agricoltura e gli agricoltori caddero in condizioni economiche e finanziarie così depresse, da non poterne vedere vicina salvezza.

Rimane ora soltanto una speranza, fra quelle che ci ha date la legge 13 luglio: quella dell'articolo 5, se non erro, che ammette un regime particolare autonomo per il Veneto ai riguardi delle acque e che risale sino alle foreste. È giusto. Il Veneto è addirittura una regione idraulica, e direi agraria, particolare. Dalle Alpi al Po, dal Mincio al mare è tutta una organizzazione specialissima di monti, di fiumi, di canali, d'argini, di lagune per cui occorre realmente un regime uniforme e speciale.

Il mio buon amico Mantovani sostiene che la provincia di Mantova è in certo modo

indifferente a questo regime. Mi permetta di non dividere questa sua opinione. Egli vorrebbe nettamente stabilita una divisione fra il bacino del Po ed il bacino idraulico Veneto. Ciò non corrisponde alla verità idraulica: imperocchè il bacino Veneto va con direzione da nord a sud e poi ad est proprio ad attaccarsi a quel tratto della sinistra del Po, che è gran parte della provincia di Mantova.

Il bacino così detto del Po, da ponente a levante, va d'altronde ad intersecare il bacino Veneto e c'è dunque una parte di territorio dove si incontrano e si tagliano i due sistemi idrografici. E ciò avviene proprio in quella parte della provincia di Mantova che è compresa in questa legge. Ora a me questa comprensione parve giusta (ed io non intendo al proposito le paure dell'onorevole Mantovani, le paure anzi dei *Mantovani*). Trovo che è cosa razionale l'aver compresa questa parte della provincia mantovana, nel nostro grande bacino, perchè corrisponde effettivamente alla realtà idraulica. E non è colpa del Ministero, onorevole Mantovani, nè della Commissione, se la provincia di Mantova è così fatta, che viene tagliata dal Po e divisa in due parti disuguali che hanno bisogni idraulici differenti. Tuttavia io credo che noi, fautori di questa legge, non ci dorremo troppo se gli amici mantovani vorranno proprio staccarsi da noi; ma ad un patto, che i rappresentanti della provincia di Mantova vogliano poi essere a noi uniti nel votare questa legge, sia pur distaccandone quella parte del progetto che essi credono sia loro di danno. (*Interruzioni del deputato Mantovani*).

Onorevole Mantovani, sono disposto a raccogliere le sue interruzioni, purchè le senta.

MANTOVANI. Siamo noi i giudici più competenti e del danno e del beneficio.

POGGI. A me pare che il danno sia esagerato da parte vostra e che non apprezziate per nulla i benefici.

PRESIDENTE. Non facciano dialoghi! Oramai l'ora è abbastanza inoltrata.

POGGI. Va bene, onorevole Presidente, ma un po' di dialogo in questa materia è piacevole e potrebbe esser necessario. Ad ogni modo sarò brevissimo.

Io vedo insomma che questo grande bacino idraulico veneto, che parte dai nostri boschi e che va da un lato al mare e dall'altro al Po, ha veramente bisogno di amministrazione idraulica razionale ed unica, di provvedimenti solleciti ed organici che ci

pare di poter sperare dall'opera del Magistrato alle acque.

La questione forestale è forse la più importante in questo disegno di legge e vi è appena abbozzata. Ma lasciatemi confidare che quello che si abbozza nella legge sia segno precursore di una specie di risorgimento del nostro regime forestale.

E dalle foreste, è dai monti che nascono i fiumi! È lassù che bisogna operare ed agire per impedire le inondazioni. Quante volte questo fu ridetto e quante volte fu dimenticato nella pratica!

Ora noi crediamo che da Venezia si possa ricordare più facilmente il problema forestale alpino, che non da Roma. Noi confidiamo quindi che con questo progetto le questioni forestali, invece di venir come ora palleggiate fra i Comitati forestali provinciali, il Ministero di agricoltura ed il Ministero dei lavori pubblici, vengano prontamente, largamente, efficacemente risolte.

Noi manifestiamo la speranza che i boschi siano sollecitamente rifatti sulle nostre Alpi e che i bacini montani vengano sottoposti ad un regime veramente razionale di opere grandiose, che costino pure, ma che permettano anche agli agricoltori veneti di vedere finalmente fatto almeno un piccolo passo verso il bene, quando il progetto di legge trovi largo consenso in tutta la Camera.

Onorevoli colleghi, noi abbiamo sempre votate con entusiasmo delle leggi particolari concernenti i bisogni di particolari regioni italiane; vogliate, amici carissimi di queste regioni, far buon viso a una legge che riguarda tutta la nobilissima regione veneta: modificate, se credete, perchè anche questa, come tutte le altre leggi, può aver bisogno di correzioni e non poche; ma, per carità, non date l'ostracismo ad un progetto che risponde ad una viva speranza ed ad una aspettativa degli agricoltori veneti. Purtroppo l'Italia ha questo gran bene e questo gran male insieme, di essere costituita da regioni essenzialmente diverse tra di loro per clima, per conformazione di territori e per bisogni idraulici; e quindi non si può parlare di una legislazione unica se non per quanto si riferisce alle basi generali del diritto pubblico e privato; ma le leggi speciali, che ne dica il collega Mantovani, debbono diventare la legislazione dell'avvenire: poche e generali leggi per tutta Italia, speciali e buone leggi per le singole regioni: soltanto così noi po-

tremo avviarti ad una legislazione veramente rispondente agli svariati bisogni del nostro paese.

Con questo augurio e con questo desiderio chiudo il mio breve discorso, riservandomi di portare l'ulteriore contributo delle mie convinzioni nella discussione degli articoli della legge.

Affrettiamo intanto quanto più è possibile l'approvazione di questo disegno di legge onde noi, onorevoli colleghi, possiamo fare sperare alle popolazioni venete almeno un avvenire molto migliore di quel che non sia stato il passato nei rispetti idraulici e nei rispetti economico-agrari. (*Bene! Bravo*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Galli.

*Voci.* A domani! a domani!

GALLI. Onorevole Presidente, ma sono già le sei e tre quarti!

PRESIDENTE. Comprendo: ma dovrò pure proporre che per martedì venga innanzi tutto in discussione i bilanci, poichè abbiamo pronta la relazione per quello di grazia e giustizia. Se si chiudesse oggi la discussione generale su questo disegno di legge, in un'altra seduta, anche prossima, potremmo discutere gli articoli.

GALLI. Se parlo anche in un'altra seduta, il ritardo sarà sempre brevissimo; quindi tanto fa che parli stasera o in un'altra tornata. La discussione generale difficilmente potrebbe chiudersi ora; ad ogni modo, onorevole Presidente, a parlare alle sei e tre quarti nessuno ci tiene! (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Io intendo le sue ragioni onorevole Galli, ma io pure ho dei doveri verso la Camera, e poichè è pronto per la discussione il bilancio di grazia e giustizia, martedì dovrà prendere il passo.

#### Dichiarazione di voto.

CAMERINI. Onorevole Presidente, se mi permette, chiedo di parlare per una dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. A proposito di che?

CAMERINI. Desidero stabilire questo: nell'elenco dei votanti, nella seduta del 10 corrente, intorno alla mozione presentata dai colleghi socialisti, io figuro di non aver preso parte al voto. Invece ho votato, e ho votato contro la mozione. Ritengo che sia successo un equivoco tra me e l'onorevole Cameroni, e che a questo collega sia stato assegnato, invece che a me, il mio *no*; tra-

sposizione, del resto, facile ad avvenire, un po' per l'affinità dei nomi, e un po' perchè la Camera talvolta commenta i voti e non fa sempre silenzio completo. Ad ogni modo dichiaro che ho votato *no* respingendo la mozione dei socialisti.

PRESIDENTE. È possibile che ciò sia avvenuto, e che gli onorevoli segretari, invece di segnare il voto al nome dell'onorevole *Camerini*, l'abbiano segnato a quello dell'onorevole *Cameroni*.

Il dubbio sarà dissipato quando l'onorevole Cameroni farà conoscere se era presente a quella seduta.

CAMERINI. Signor Presidente, ci sono colleghi che possono attestare che l'onorevole Cameroni non era presente; per esempio l'onorevole Cornaggia.

PRESIDENTE. Ripeto che, se l'onorevole Cameroni dichiarerà che non era presente, allora si farà la correzione.

CAMERINI. A me basta che nel resoconto ufficiale risulti che ho dato voto negativo.

PRESIDENTE. Dico questo perchè il resoconto deve essere fatto con la maggiore chiarezza, sincerità e regolarità.

#### Sui lavori parlamentari.

OTTAVI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Prego l'onorevole Presidente e la Camera di voler permettere che sia iscritto in principio dell'ordine del giorno della seduta di martedì prossimo il disegno di legge che porta il n. 24 «Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione del Ministero di agricoltura, industria e commercio; disegno di legge che non può dar luogo a discussione».

PRESIDENTE. Come la Camera sa, il lunedì è destinato alle interpellanze. Per la seduta di martedì proporrei di iscrivere nell'ordine del giorno, come primo argomento, lo stato di previsione del Ministero di grazia e giustizia, la cui relazione sarà distribuita quanto prima; quando sarà esaurita la discussione di questo bilancio si potrà riprendere la discussione del disegno di legge sul Magistrato delle acque.

DONATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI. Convengo con l'onorevole Presidente nella necessità di dare la precedenza ai bilanci; ma osservo che, discusso ed approvato il bilancio di grazia e giustizia, molto probabilmente ci sarà da discutere qualche altro bilancio, per esempio quello di agricoltura, industria e commercio, che è già nell'ordine del giorno. Stando così le cose, il disegno di legge, di cui si è incominciata ora la discussione, corre il pericolo di non essere più discusso. Mi rivolgo perciò all'onorevole Presidente, e lo prego di considerare se non sia opportuno stabilire, per la discussione di questo disegno di legge sul Magistrato delle acque, qualche seduta mattutina, oppure di continuare martedì stesso la discussione, che sarà evidentemente breve, e cominciare poi la discussione dei bilanci. Tanto l'una che l'altra proposta credo che potranno avere l'assenimento della Camera.

PRESIDENTE. È mio intendimento che si tengano quanto prima sedute antimeridiane; del resto se la Camera crede di continuare martedì la discussione di questo disegno di legge, non ho nulla da opporre. (*Approvazioni*).

Dunque, se la Camera crede, per martedì si può stabilire prima la discussione del piccolo disegno di legge per maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti, indicato dall'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio; poi quella di un altro disegno di legge, che torna dal Senato, circa il conferimento della cittadinanza italiana; poi si potrebbe continuare la discussione che abbiamo iniziata, sul Magistrato delle acque. Desidererei però che coloro, che intendono di prendere parte a questa discussione, dessero prova di moderazione; perchè, se tutti i discorsi dovessero prendere le proporzioni di quello dell'onorevole Mantovani, dichiaro che dovrei assolutamente oppormi.

GIOLITTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI. È già iscritto all'ordine del giorno il disegno di legge sui provvedimenti per le provincie meridionali, per la Sicilia e per la Sardegna, e molti deputati sono già iscritti a parlare. Pregherei l'onorevole Presidente di dirci quando se ne potrà iniziare la discussione affinché gli onorevoli colleghi possano esserne avvertiti in tempo.

PRESIDENTE. Io crederei che la discussione potrebbe cominciare verso la fine della prossima settimana.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*.  
Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*.  
Prego l'onorevole Giolitti di voler ripetere la sua domanda quando sarà presente l'onorevole presidente del Consiglio, che è il principale interessato nella discussione del disegno di legge.

GIOLITTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giolitti.

GIOLITTI. Trovo convenientissimo l'attendere a deliberare che sia presente l'onorevole presidente del Consiglio. Comprendo la necessità di discutere presto i bilanci, anzi la Camera può attestare che sono stato il primo a proclamarla. Però, trattandosi di una legge così importante come quella di cui ho parlato, è bene sapere qualche giorno innanzi quando potrà cominciarsene la discussione (*Bravo!*). Ad ogni modo prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di invitare l'onorevole presidente del Consiglio a far conoscere il giorno, in cui creda che si possa cominciare questa discussione.

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

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*.  
Non mancherò di rendermi interprete presso l'onorevole presidente del Consiglio del desiderio manifestato dall'onorevole Giolitti. Osservo però che, essendovi molti disegni di legge, per quanto alcuni tuttora in esame dinanzi alle Commissioni, che richiedono di essere esaminati ed approvati in tempo abbastanza breve, converrà che Governo e Camera discutano nel suo complesso tutto l'argomento dell'ordine dei lavori.

GIOLITTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI. In verità non comprendo come si possa parlare di mettere in discussione, prima ancora dei provvedimenti per il Mezzogiorno, disegni di legge, che ancora sono allo studio delle Commissioni.

Ad ogni modo parleremo di tutto ciò quando sarà presente l'onorevole presidente del Consiglio.

PRESIDENTE. Allora rimane inteso che l'ordine del giorno per martedì sarebbe il seguente:

1. Maggiori assegnazioni relative al Ministero di agricoltura;
2. Conferimento della cittadinanza italiana.

DONATI. No! no!

**PRESIDENTE.** Onorevole Donati, ella non deve badare soltanto agli interessi della sua regione, ma agli interessi generali!

Si tratta di un disegno di legge urgente, che è stato approvato dal Senato. Esso potrà essere approvato sollecitamente, tanto più che non darà luogo a discorsi lunghi come quello dell'onorevole Mantovani... (*Siride*).

**MANTOVANI.** Onorevole presidente, io ho parlato di interessi vitali per la mia regione! È la seconda volta che ella mi rivolge una specie di rimprovero, e io non credo di meritarlo!

**PRESIDENTE.** Ella ha esercitato un suo diritto, ed io compio il mio dovere regolando le discussioni.

**CAVAGNARI.** Domando di parlare sull'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Ne ha acolta.

**CAVAGNARI.** Pochi giorni sono richiamai l'attenzione del Governo sulla necessità, riconosciuta da tutti, di discutere in precedenza i bilanci e di osservare così il regolamento. Propongo quindi che la Camera stabilisca per martedì la discussione del bilancio di grazia e giustizia, e che mercoledì si tenga una seduta antimeridiana per continuare la discussione del disegno di legge sul Magistrato delle acque. (*Approvazioni*).

**PRESIDENTE.** La Camera crede di accettare la proposta dell'onorevole Cavignari?

*Molte voci.* Sì, sì.

**PRESIDENTE.** Allora nella seduta di martedì si discuteranno i seguenti disegni di legge:

1° Maggiori assegnazioni del bilancio di agricoltura;

2° Conferimento della cittadinanza italiana;

3° Bilancio di grazia e giustizia.

Mercoledì, alle 10, si terrà poi una seduta per continuare la discussione del disegno di legge: « Istituzione del Magistrato alle acque per le provincie venete e di Mantova ».

### Comunicazioni.

**PRESIDENTE.** Dall'onorevole Perera mi è pervenuta la seguente lettera:

« Onorevole signor Presidente,

« In seguito alle dimissioni dei miei colleghi del gruppo parlamentare socialista mi credo in dovere di rassegnare pure, come

rassegno, le dimissioni mie da deputato del collegio di Belluno.

« Pregandola di darne comunicazione alla Camera ecc. ».

Do atto all'onorevole Perera di queste dimissioni e dichiaro vacante il collegio di Belluno.

Dall'onorevole Alessandro Tasca mi è pervenuta poi la seguente lettera:

« Onorevole signor Presidente,

« La prego di voler comunicare alla Camera le mie dimissioni, alle quali mi sono deciso per disciplina di partito.

« Mi abbia ecc. ». (*Commenti*).

**APRILE.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**APRILE.** Signor Presidente, io domando che la Camera, a proposito di queste ultime dimissioni, ritorni alle sue sane norme e alle sue buone tradizioni. (*Commenti*). La lettera dell'onorevole Tasca dimostra chiaramente che senza sua volontà, anzi forse contro sua volontà, egli è costretto a dimettersi. Una dimissione motivata in tal modo, non può e non deve essere accolta dalla Camera. (*Interruzioni — Commenti*).

Non vale che la questione sia pregiudicata dalla già avvenuta accettazione delle dimissioni presentate dagli altri colleghi. Si è sempre in tempo di evitare un errore o di non insistervi. Tutti ammettono, è vero, ma l'onorevole Tasca più distintamente ed esplicitamente, che essi, dimettendosi, subiscono l'influenza od il giogo di un potere estraneo ed occulto, superiore e diverso dalla loro coscienza.

L'onorevole Tasca si dimette non perchè si trovi materialmente impossibilitato ad esercitare la sua funzione di deputato, non perchè creda di non poterla esercitare con dignità, o anche, e perfino, in armonia col sentimento dei suoi elettori, ma per disciplina di partito; perchè, cioè, un comitato, un gruppo, un pugno di cittadini che non rivestono alcuna qualità legale, neanche quella di elettori di lui, glie lo hanno ordinato. Ora dimissioni così motivate debbono essere respinte dalla Camera, e ne faccio formale proposta. (*Commenti*).

Diversamente, lasceremo commettere e commetteremo a noi stessi la violazione di una tassativa disposizione del nostro Statuto. Questo vieta ogni manifestazione del corpo elettorale diversa da quella espressa nei comizi legalmente convocati; vieta l'accettazione dell'ufficio di deputato sotto con-

dizione, o con qualsiasi implicita od esplicita riserva di mandato imperativo.

Tanto più dunque non può ammettere e permettere che, fuori dei poteri costituiti, al di sopra della legge, ci sia un organismo, impreciso e indefinibile, che ordini al deputato di fare o non fare; ci sia una coartazione di partito, che possa non solo obbligare il deputato a votare in un modo o in un altro, ma a compiere la funzione, che è riassuntiva di tutte le altre in un deputato, cioè di continuare ad esercitare l'ufficio suo o no. (*Commenti*).

La legge vieta che alcuno possa sindacare il deputato per le sue opinioni o per i suoi voti. Nessuno può dunque scrutare nella coscienza di lui! E noi dobbiamo tutelare questa coscienza quando essa stessa viene a dirci che l'atto, che compie, non è libero e volontario, ma subito od imposto. Epperò prego la Camera di non lasciarsi vincere da impulsività, di riesaminare serenamente la questione, di vedere se sia il caso di prendere atto puramente e semplicemente delle dimissioni dell'onorevole Tasca, o di respingerle, così come io propongo.

PRESIDENTE. Sono considerazioni nobilissime, ma non credo si possa fare violenza alla volontà di un deputato. La conseguenza sarebbe che insistendo l'onorevole Tasca bisognerebbe prendere atto delle sue dimissioni. (*Commenti*).

Ad ogni modo, se ella fa una proposta...

APRILE. Sì. E la proposta è che, perchè motivate in questa maniera, la Camera rifiuti di prender atto delle dimissioni dell'onorevole Tasca. (*Commenti*). Lasciando correre, la Camera si farà complice involontaria della violazione di una precisa disposizione di una legge statutaria. (*Commenti*).

CAVAGNARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

CAVAGNARI. Vorrei pregare il collega Aprile di non insistere nella proposta. In qualunque modo siano motivate queste dimissioni, è certo che, per un precetto riconosciuto da tutti, succede quello che succede nelle sentenze; e cioè il dispositivo vale più che la motivazione, a meno che non vi sia contraddizione, perchè allora si risolve in una mancanza di motivi. Noi possiamo deplorare questa condizione di cose; ma non credo che la Camera si possa opporre alla volontà dichiarata ed espressa di un deputato. Perciò prego l'onorevole Aprile di rinunciare alla sua proposta e

prego la Camera di volere accettare le dimissioni dell'onorevole Tasca.

APRILE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

APRILE. Ricordo che parecchie volte la Camera, soprattutto la Camera subalpina, ha respinto dimissioni di deputati, perchè ha sospettato in esse l'accenno all'esercizio di un mandato imperativo, neanche in nome di una malintesa libertà individuale essa volle consentire ad una violazione dei diritti statuari.

Ora l'onorevole Tasca è padronissimo di dimettersi, ma non deve fare manifestazioni ufficiali qui, nè ufficiose nella stampa, che lo dipingano in contrasto colla sua coscienza e lo mettano in contraddizione colla legge statutaria nostra. Motivi in altro modo le sue dimissioni; non le motivi affatto, se crede, ed allora la Camera potrà accettarle, se crede; ma, accettando e così come sono motivate, la Camera si metterebbe sopra una china molto pericolosa.

Io ho compiuto il mio dovere, richiamando la Camera alle buone tradizioni; delibero essa come crede.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Viazzi.

VIAZZI. Sarò brevissimo. Mi pare che la Camera esorbiterebbe dalle sue attribuzioni, qualora si erigesse a giudice del modo di sentire intorno ai doveri di chi milita in un determinato partito.

Io trovo che la Camera debba prendere atto di questa condizione di cose; e cioè che l'onorevole Tasca di Cutò si dimette da deputato perchè intende il suo dovere di deputato socialista in questo modo.

PRESIDENTE. Ella, onorevole Aprile, in sostanza ha ragione; ma con la sua proposta non raggiunge alcun effetto pratico!

APRILE. È il corpo elettorale, che elegge il deputato, non è il partito!

BATTELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BATTELLI. Faccio osservare all'onorevole Aprile che la motivazione, data dal principe di Cutò alle sue dimissioni, sta benissimo; perchè egli dà le dimissioni per disciplina di partito, del partito, che gli ha dato i voti.

APRILE. Il corpo elettorale gli ha dato i voti, non il partito!

BATTELLI. Ma i componenti di quel partito sono i suoi elettori!

APRILE. Prima di tutto il voto è segreto: poi se i socialisti lo avessero eletto, non avrebbero il diritto di revocarlo.

Onorevole Presidente, credo di compiere un mio dovere presentando questa mozione. Non m'importa di restar solo mai!

PRESIDENTE. Come la Camera ha inteso, l'onorevole Aprile propone che non si prenda atto delle dimissioni da deputato dell'onorevole Tasca di Cutò, perchè questi dichiara di presentarle per disciplina di partito.

Metto a partito questa proposta dell'onorevole Aprile.

(Non è approvata — Commenti — Conversazioni).

Do atto all'onorevole Tasca di Cutò delle sue dimissioni e dichiaro vacante il collegio di Sciacca.

### Interrogazioni, interpellanze e mozione.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle domande di interrogazione, di interpellanza e di una mozione, pervenute alla Presidenza.

PAVIA, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica per sapere quando voglia provvedere al miglioramento economico del basso personale dell'Istituto di belle arti di Napoli, dove si verifica tuttora la ingiustizia che gli addetti sono pagati meno non solo degli altri impiegati di pari grado, degli Istituti d'istruzione secondaria, ma persino degli avventizi dell'Istituto stesso di belle arti.

« De Tilla ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno per sapere se il Governo voglia ancora tollerare la licenza con la quale da più mesi la Camera del lavoro di Bologna turba l'ordine pubblico nella città e nella provincia.

« Marescalchi ».

« Il sottoscritto interroga il ministro delle finanze, per sapere se intenda presentare un disegno di legge per migliorare le condizioni dei ricevitori e dei commessi del lotto.

« Capece-Minutolo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra per sapere se abbia difficoltà ad autorizzare gli ufficiali dell'esercito a portare, nella piccola uniforme oltre al nastrino della medaglia al valore mili-

tare, anche quello delle decorazioni nazionali, come è consentito agli ufficiali degli eserciti stranieri.

« De Tilla ».

« Il sottoscritto interroga il ministro della pubblica istruzione per sapere se intenda dichiarare monumento nazionale gli avanzi del tempio di Hera Lacinia presso Cotrone e provvedere a salvarli da certa rovina.

« Alfonso Lucifero ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il presidente del Consiglio e ministro dell'interno per apprendere le intenzioni del Governo, intorno all'avvenuto sciopero generale in Roma e intorno al manifesto della Camera del lavoro, in cui si invitavano i tumultuanti a porre fine allo sciopero stesso.

« Giovagnoli ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno, per conoscere se non creda necessario ed urgente adottare qualche serio provvedimento per impedire la diffusione del tracoma.

« Scellino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio ed il ministro dei lavori pubblici per conoscere se hanno avuto comunicazione di un ordine del giorno votato in un solenne comizio tenutosi a Palermo sotto la presidenza di quel sindaco, in ordine alla costruzione delle complementari sicule, e quale è il loro pensiero su quel deliberato.

« Gesualdo Libertini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, sulle condizioni speciali dell'Istituto industriale per le Marche in Fermo, che possono aver determinato le due ispezioni effettuate nel decorso anno ed in quello in corso nell'Istituto predetto.

« Gaetano Falconi ».

« Il sottoscritto interpella il ministro della guerra per apprendere quale vantaggio derivi alla educazione morale e sociale dell'esercito dalla frequenza dei militari alle scuole serali.

« Santini ».

« Il sottoscritto interpella il ministro della pubblica istruzione, per sapere se, nell'interesse della scienza e per dignità dell'insegnamento, creda porre fine all'eccessivo numero di incarichi universitari, dati o proposti con larga prodigalità, introducendo discipline nuovissime e che spesso non esistono in alcuna Università d'Europa.

« Nitti ».

« La Camera esprime il voto che anche alle tramvie extraurbane a trazione meccanica venga concessa una sovvenzione per il loro impianto ed esercizio con le discipline da statuirsi mediante apposito disegno di legge.

« Negri de Salvi, Bizzozero, Vendramini, Raineri, Poggi, Galli, Donati, Teso, Cardani, Rava ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno ai termini del regolamento. Così pure le inter-

pellanze, quando il Governo non dichiara entro le ventiquattr'ore di non accettarle.

Quanto alla mozione si stabilirà pure giorno in cui debba essere svolta.

La seduta termina alle ore 19.

*Ordine del giorno per la seduta di lunedì.*

1. Interrogazioni.
2. Verificazione di poteri — Elezione non contestata del collegio di Taranto.
3. Svolgimento di interpellanze.

**PROF. AVV. LUIGI RAVANI**

*Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia.*

Licenziata per la stampa il 16 maggio 1906.