

CCXXXIV.

2ª TORNATA DI MARTEDÌ 26 GIUGNO 1906

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

Interrogazioni:

Capo della stazione ferroviaria di Tolentino:	
CIAPPI	Pag. 9110
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	9110
Legalizzazione degli atti giudiziari:	
CUZZI	9112
FASCE (<i>sottosegretario di Stato</i>)	9111
POZZO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	9111
Oltraggio di giornali alla magistratura:	
COLOSIMO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	9113
SANTINI	9113
Regolamento postelegrafico:	
SCHANZER (<i>ministro</i>)	9114
TURATI	9115
Arresto di uno studente italiano in Pietroburgo:	
POMPILI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	9117
TURATI	9117
Stipendi degli ufficiali d'ordine di pubblica sicurezza:	
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	9118
MANNA	9118
Mezzogiorno ed isole (seguito della discussione del disegno di legge)	9118
AGUGLIA	9118
BIZZOZERO	9127
CAPPELLI	9125-30
CASSUTO	9126-56
CAVAGNARI	9121-24
CICCARONE	9146-50
COTTAFANI	9153
CUZZI	9144-45
DAL VERME	9152-55
DE AMICIS	9140-42-44-48-50
DE GENNARO EMILIO	9137
DE GIORGIO	9150-51
DE MICHELE-FERRANTELLI	9138-41-42
DI SCALEA	9123-24
FALCONI NICOLA	9135
FARANDA	9138-42
FEDE	9137
FURNARI	9156
FUSINATO (<i>ministro</i>)	9148-50-51-53-56
GALLINI	9124-31-32

GIANTURCO (<i>ministro</i>)	Pag. 9123
9128-31-32-36-40-42-43-44	
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>)	9126-35-42-54
LUCIFERO ALFONSO	9147
MANNA	9140-48
MASCIANTONIO	9144
MAZZIOTTI	9133
ORLANDO V. E. (<i>relatore</i>)	9124
9130-32-37-41-49-50-51-53	
PASQUALINO-VASSALLO	9133
PRESIDENTE	9145
RICCIO	9127
ROCCO	9147
SINIBALDI	9135
TURATI	9147
ZACCAGNINO	9138-42

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari:

ALBERTINI	9160
CAVAGNARI	9160
FERRI G.	9160
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>)	9160
GOGLIO	9159
MEZZANOTTE	9159-60
SANTINI	9160
TURATI	9160
VERZILLO	9160
Notizie sulla salute dell'ex deputato Amadei:	
PRESIDENTE	9160
SANTINI	9160

Rinvio d'interrogazioni. 9113-14

Relazioni (Presentazione):

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di spesa nello stato di previsione del Fondo per il culto pel 1905-906 (FILI-ASTOLFONE)	9130
Modificazione alla sovratassa dell'alcool ai vini importati dall'estero (CAPPELLI)	9143
Trattato di amicizia con la repubblica di Nicaragua (BERGAMASCO)	9143

Votazione segreta (Risultamento):

Organico dell'Amministrazione centrale della guerra	9158
Modificazioni alle leggi sull'ordinamento del regio esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra (attribuzioni degli Ispettorati)	9158
Modificazioni al testo unico della legge sull'ordinamento dell'esercito (aumento di un maggior generale per il comando generale dell'arma dei carabinieri reali)	9158

Cessione e riscatto di canoni e di altri oneri reali.	Pag. 9158
Istituzione del Magistrato alle acque per le provincie venete.	9158
Provvedimenti per il personale dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e per il real corpo del Genio civile.	9158
Costruzione delle strade ferrate complementari della Sicilia.	9158

La seduta comincia alle ore 14.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Petizioni.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura del sunto delle petizioni.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge:

6702. La Giunta municipale e la Camera di commercio ed arti di Chieti fanno voti che al porto-canale di quella città siano concesse fermate di alcuni gruppi di linee di navigazione.

6703. La Camera di commercio di Milano fa voti che, nel modificare la tariffa dei dazi doganali, si riduca il dazio sugli olii minerali greggi e si faccia una maggiore discriminazione per le altre voci.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima inscritta nell'ordine del giorno è quella dall'onorevole Conte diretta al ministro dei lavori pubblici « sulla convenienza di aggiungere una vettura viaggiatori al treno facoltativo n. 2247 (linea Avezzano-Roccasecca) ».

È presente l'onorevole Conte?

(Non è presente).

Non essendo presente, la sua interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dall'onorevole Ciappi rivolta al ministro dei lavori pubblici « per conoscere le ragioni onde il capo della stazione ferroviaria di Tolentino, signor Edoardo Sinigalliesi, venne trasferito alla stazione ferroviaria di S. Severa ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Quando si pensi che si tratta di un personale molto numeroso, e che i provvedimenti disciplinari rientrano nelle misure di ordinaria amministrazione, vien fatto di mettere subito in forse l'opportunità di una risposta particolareggiata: ma obbligo di cortesia verso l'onorevole Ciappi mi consiglia a dirgli qualche cosa, s'intende nei limiti imposti dalla riservatezza dell'argomento. Egli mi comprenderà più che io non dica. Basta che io accenni che il provvedimento è stato preso in seguito ad una regolare e seria inchiesta, la quale concludeva per la pena del licenziamento dell'impiegato, a tenore del regolamento. Aggiungerò che, dopo l'inchiesta, il Consiglio di disciplina ha concluso in via principale per il licenziamento e in linea di equità per un provvedimento meno rigido e più indulgente, e cioè la sospensione di un mese e il trasferimento disciplinare. Ed a questa proposta più mite si è attenuto il Consiglio di amministrazione.

Questi in genere i motivi: ma penso che l'onorevole Ciappi non troverebbe egli stesso opportuno entrare nei particolari delle varie colpe e delle varie prove d'ogni accusa. Certo è che la dimostrazione parve più che esauriente a tutti i funzionari, i quali dovettero occuparsene per prendere con ogni prudenza il provvedimento. Quando si tratta di un provvedimento preso nell'orbita dei poteri attribuiti al Consiglio superiore di amministrazione, e quando tutte le garanzie a favore degli impiegati vennero scrupolosamente osservate, ciò deve bastare per tranquillarci tutti che ingiustizie non sono state commesse. E la miglior prova che ingiustizie non vi furono si ha dal fatto che lo stesso impiegato, cui spettava il diritto di reclamare entro trenta giorni, di questa facoltà di reclamo non si è valso. (*Bene! — Commenti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ciappi per dichiarare se sia soddisfatto.

CIAPPI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato ai lavori pubblici della sua cortese risposta, ma non posso dichiararmi soddisfatto, perchè la mia interrogazione mirava a mettere in rilievo una cosa ben diversa da quella su cui egli si è intrattenuto.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Era l'oggetto della interrogazione.

CIAPPI. Comprendo; ma l'onorevole Dari già sapeva che io intendevo far rilevare alla

Camera che non fu atto umano mandare dalla stazione di Tolentino, sita in località salubre, alla stazione di Santa Severa, sita in località malarica, un'intera famiglia, composta di padre, madre e sei figliuoli.

Finchè il capo-stazione e la sua consorte, persone già adulte, fossero stati mandati a Santa Severa, niente di male: una punizione il capo-stazione la meritava e doveva subirla; ma mandare sei figliuoli innocenti in un luogo dove possono contrarre morbi micidiali, francamente, mi pare una cosa eccessiva. (*Interruzioni e commenti animati*).

Quindi io fidavo che quella deliberazione, presa dal Comitato di amministrazione delle strade ferrate, sarebbe stata modificata in senso più umano; che, in altri termini, quel capo-stazione sarebbe stato mandato in un'altra stazione, dove sei piccoli figli, innocenti delle negligenze del padre, non corressero il pericolo che corrono, stando a Santa Severa. Ciò non fu fatto ed io me ne dolgo. Mi auguro tuttavia che la mia interrogazione valga a non far ripetere all'amministrazione delle strade ferrate atti così in-cresciosi.

PRESIDENTE. L'onorevole Cuzzi ha interrogato i ministri delle finanze, del tesoro e di grazia e giustizia « per sapere perchè, contrariamente alle istruzioni impartite alle cancellerie dei tribunali, si persista dalle regie Intendenze di finanza ad esigere la legalizzazione delle firme apposte agli atti ed ai provvedimenti delle autorità e degli ufficiali giudiziari ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

POZZO MARCO, *sottosegretario di Stato per le finanze.* L'onorevole Cuzzi con la sua interrogazione, rivolta ad un tempo ai ministri delle finanze, del tesoro e di grazia e giustizia, intende certamente di alludere al fatto che, mentre il Ministero delle finanze, su conforme parere del Ministero di grazia e giustizia, rispondendo all'Intendenza di finanza di Alessandria sopra un quesito del conservatore delle ipoteche di Asti, dichiarava che i documenti rilasciati dalle autorità e dagli ufficiali giudiziari, ancorchè se ne faccia uso fuori della giurisdizione del Tribunale, non sono soggetti alla formalità della legalizzazione delle firme, e mentre il primo presidente ed il procuratore generale del Re presso la Corte d'appello di Torino diramavano quindi una circolare ai presidenti di Tribunale ed ai procuratori del Re del distretto di quella Corte, nella quale

confermavano detta esenzione, le Intendenze di finanza e l'amministrazione del Debito pubblico, in genere, richiedono, invece, che anche quei documenti, quando siano esibiti per operazioni sopra titoli del Debito pubblico, siano soggetti alla legalizzazione delle firme.

Ciò posto, debbo osservare all'onorevole Cuzzi che, se non vi è una disposizione che assoggetti, in tesi generale, alla legalizzazione delle firme i documenti che emanano dalle autorità e dagli ufficiali giudiziari, vi ha invece, per il servizio del Debito pubblico, nel regolamento, la seguente disposizione (articolo 332): « Le firme dei notai e degli altri pubblici ufficiali apposte sui documenti esibiti per le operazioni di trasmissione, tramutamento e altre qualsiasi, debbono essere legalizzate dalle rispettive autorità competenti ».

Ora, poichè una disposizione particolare, riguardante la materia speciale del Debito pubblico, prescrive la legalizzazione delle firme, io non so comprendere perchè l'onorevole Cuzzi lamenti che le Intendenze di finanza e l'Amministrazione del debito pubblico ne richiedano la precisa osservanza. Ma ciò entra nella competenza dell'egregio mio collega del tesoro, al quale lascio di dimostrare come questa maggior garanzia sia tutt'altro che eccessiva.

Non inopportuna però l'onorevole Cuzzi ha sollevato la questione, poichè converrà impartire istruzioni, a chi di ragione, acciò siano debitamente completate e rettificcate, con espresso ricordo del citato articolo 332 del regolamento sul Debito pubblico, le note e le circolari che hanno dato luogo ai conflitti e ai malintesi lamentati dall'onorevole interrogante.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato pel tesoro.

FASCE, *sottosegretario di Stato pel tesoro.* Poco ho da aggiungere a quanto ha detto il collega delle finanze. L'Amministrazione del tesoro si è penetrata della necessità di facilitare le operazioni, che qualche volta diventano farraginose; tanto vero che, per il servizio dei depositi, di spettanza della Cassa depositi e prestiti, non si richiedono le lamentate legalizzazioni. Però per il debito pubblico, in osservanza del regolamento, cui ha accennato il collega delle finanze, nell'articolo 332 si stabilisce che debbano essere legalizzate le firme dei notai e dei pubblici ufficiali. E che debbano considerarsi pubblici ufficiali anche i cancellieri

dei tribunali è detto esplicitamente nelle istruzioni per l'ordinamento del Gran Libro approvate con visto del ministro delle finanze, Depretis, in data del 20 novembre 1876.

D'altra parte sia certo l'onorevole Cuzzi che l'Amministrazione del tesoro sarebbe lieta di accordare le facilitazioni che egli desidera, ma io non posso ora dirgli le ragioni, che la obbligano ad essere invece molto severa. Io potrei citare molti casi speciali; mi limito a citargli questo, che il Tesoro ha dovuto una volta pagare 400,000 lire perchè non si era ben premunito. Se abolissimo delle formalità, che io ritengo strettamente necessarie, non so dove andremmo a finire. D'altra parte l'Amministrazione non ha fatto che ottemperare alle disposizioni tassative del regolamento, che vincolano l'Amministrazione del debito pubblico.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cuzzi per dichiarare, se sia soddisfatto.

CUZZI. Ringrazio per la forma cortese, con la quale hanno risposto alla mia interrogazione gli onorevoli sottosegretari di Stato per le finanze e pel tesoro.

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze in specie si è mostrato, e ne sono ben lieto, informatissimo delle origini della mia interrogazione, avendo richiamato un parere, chiesto dal ministro delle finanze, e la risposta, che a detto parere fu data.

Io conosco l'articolo 332, che fu ricordato, ma mi pare che disposizioni di esso non contrastino con la domanda contenuta nella mia interrogazione, e col desiderio di coloro, i quali hanno a che fare con l'Amministrazione del debito pubblico, circa tutte quelle formalità cui ho accennato. L'articolo 332 fa distinzione tra documenti, atti e decisioni.

Quando parla di documenti accenna e prescrive che le firme degli ufficiali, che rilasciano quei documenti, debbano essere legalizzate.

Accenna poi ai notai e a tutti gli ufficiali pubblici in genere; ma, se questo comma dell'articolo si mette in confronto con le altre disposizioni dell'articolo stesso, si avverte facilmente la distinzione che si fa tra i diversi documenti, che debbono essere uniti all'incarto, che si presenta al Debito pubblico per ottenere lo svincolo, il tramutamento, od altra operazione, sulla rendita pubblica.

Per esempio, nell'articolo stesso è detto

che le sentenze e le altre decisioni dell'autorità giudiziaria devono portare la dichiarazione che le medesime sono state legalmente emanate a termine di legge e che hanno fatto passaggio in cosa giudicata: ed il decreto del tribunale o della Corte di appello, in caso di successione, deve essere presentato in conformità di quanto è disposto al titolo 6.

Qui non si dice che le firme dei cancellieri, i quali rilasciano le copie autentiche dei decreti, debbano essere legalizzate, perchè anzi è il decreto del Tribunale, che nei casi di successione deve essere accompagnato dai documenti (quali sarebbero atti dello stato civile, certificati di notorietà, certificati sindacali, ecc.).

Evidentemente è di questi che la legge parla, prescrivendo che le firme degli ufficiali che li rilasciano sieno legalizzate. Ma circa le sentenze, non dice niente.

Il decreto del Tribunale che ordina all'Amministrazione del debito pubblico di tramutare, putacaso, la rendita nominativa in rendita al portatore o viceversa, non è altro che una decisione, non è una sentenza, perchè non è emanata in contraddittorio delle parti, ma è una vera decisione, e per le decisioni la legge non domanda altro che l'autenticazione.

E, mi pare, logicamente e giustamente, poichè nel decreto del Tribunale la firma del cancelliere si immedesima, dirò così, con l'autorità stessa che lo emana.

La distinzione dunque mi pare ragionata. Ed è tanto ragionata che io mi permetto di ricorrere ad autorità maggiori, ad una autorità certo superiore alla mia, citando la circolare con la quale il procuratore generale presso la Corte d'appello di Torino in data 3 novembre 1905 dava istruzioni precise a tutte le cancellerie dei tribunali dipendenti in questa forma:

«D'accordo col Ministero di grazia e giustizia, si ebbe già occasione di ritenere che le copie degli atti e provvedimenti delle autorità ed ufficiali giudiziari (non ufficiale pubblico, ma giudiziario, quale è il cancelliere) non vanno soggette alla formalità della legalizzazione delle firme, quando se ne voglia fare uso fuori della giurisdizione del Tribunale; e ciò perchè nessuna disposizione speciale di legge o di regolamento lo prescrive.

«Quanto agli originali di atti giudiziari, questi in generale non vogliono riprodurre, ma, ove ciò avvenisse, sarebbero del pari esenti dalla legalizzazione.

« I sottoscritti portano siffatta disposizione a conoscenza delle Signorie Loro, onde siano tosto date le occorrenti istruzioni a tutte le dipendenti Cancellerie giudiziarie, perchè si attengano per l'avvenire alla suaccennata determinazione ».

Tale la circolare del 1905, posteriore al decreto del 1870.

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha osservato che a questa massima pronunciata d'accordo dai due Ministeri competenti non hanno voluto ottemperare le Intendenze di finanza. (*Interruzione del sottosegretario di Stato per le finanze*).

Questa non è una ragione, non spiega altro che una errata interpretazione della legge, che non si vuole osservare.

L'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro ha accennato agli inconvenienti che nacquero, per aver largheggiato nell'interpretazione di queste leggi fiscali. Io mi associo a lui nel deplorare i gravi danni, le richieste eccessive che perciò ha dovuto subire l'Amministrazione del tesoro.

Però non è questa una ragione perchè una legge, che lascia adito ad una giusta interpretazione nel senso delle istruzioni date e che ho lette, non si debba eseguire ottemperando alle istruzioni stesse.

Del resto la circolare non venne revocata mai, e quindi domando agli onorevoli sottosegretari di Stato che cerchino di mettersi d'accordo per dare disposizione nel senso da me richiesto.

PRESIDENTE. Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Galli Roberto, cui si collega quella dell'onorevole Santini.

GALLI. Onorevole Presidente, la prego di osservare che queste due interrogazioni, ossia la mia e quella dell'onorevole Santini, sono state rimandate al giorno 28 corrente.

PRESIDENTE. Sta bene; allora segue l'altra interrogazione dell'onorevole Santini al ministro di grazia e giustizia, « per chiedergli come intenda tutelare il decoro della magistratura gravemente ed indegnamente oltraggiata da articoli di giornali ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

COLOSIMO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. L'onorevole Santini ha avuta la cortesia di farmi sapere per lettera a che cosa egli alluda con questa interrogazione; egli allude alla sentenza della Corte di cassazione di Roma che ha riget-

tato il ricorso Murri, ed ha dato luogo ad articoli abbastanza violenti pubblicati contro di essa anche dai giornali della capitale.

Io potrei rispondere all'onorevole Santini che la legge tutela tanto i singoli individui quanto i corpi organizzati; i quali, sentendosi offesi, possono alla legge medesima ricorrere. Ma io gli darò invece un'altra risposta, sperando che egli di essa sarà pago, cioè che la Corte di cassazione di Roma, forte della sua coscienza, sicura di aver compiuto il proprio dovere senza debolezze e senza inframmettenze, non ha creduto di rilevare quello che l'onorevole Santini chiama offesa ed oltraggio indegno alla magistratura, perchè non ha voluto dare alcun valore e alcun peso ad articoli vivaci pubblicati dai giornali in momenti di pubblica eccitazione. (*Benissimo!*)

LIBERTINI GESUALDO. E che razza di giornali!

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

SANTINI. Io ringrazio sentitamente l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia, e sono lieto di avergli potuto spiegare in una lettera lo scopo di questa mia interrogazione, perchè non ho mai voluto che i miei modesti discorsi sieno tacciati di nebulosità e di conseguente scarsa sincerità.

Mi associo all'approvazione dell'onorevole Colosimo al contegno tenuto dalla Corte di cassazione, la quale non si è degnata di rilevare così basse ingiurie. Ma io, modesto deputato, ho creduto di portare innanzi alla Camera questa interrogazione, perchè penso che un paese irrispettoso degli alti verdetti della magistratura è un paese, che degrada verso la inciviltà. Fortunatamente si tratta di casi isolati, di pochi e screditati giornali; però le ingiurie lanciate contro la Corte di cassazione, se potevano essere degnate da quell'alto Consesso, dovevano essere rilevate da chi segue lo sviluppo della vita italiana. Ed a questo proposito voglio ricordare una frase di un collega nostro, mio amico personale e deputato non ortodosso, il quale scriveva che in tutto questo, a proposito dell'articolo « Scannatojo », un solo scannato vi era stato; cioè il conte Bonmartini.

Queste parole erano scritte nella *Rivista Popolare* dell'onorevole Napoleone Colajanni, al quale io porgo le mie congratulazioni per il suo coraggio onesto nell'aver bollato di tanta gravità di frase la

stampa, che, dimentica dei suoi doveri, insulta quell'autorità, che tutti abbiamo interesse di rispettare.

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interrogazione. Segue la interrogazione dell'onorevole Manna al ministro dell'interno « per sapere se e quando intenda provvedere alla parificazione degli stipendi degli ufficiali d'ordine di pubblica sicurezza con quelli dei colleghi delle altre amministrazioni dell'interno ».

(Il deputato Manna non è presente).

Questa interrogazione decade. Seguirebbe una interrogazione dell'onorevole Santini al ministro dei lavori pubblici; ma essa, per accordi intervenuti, rimane nell'ordine del giorno per essere svolta in altra seduta.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Turati...

LEALI. Io sono presente.

PRESIDENTE. Ma la sua interrogazione è già esaurita col disegno di legge che oggi è in discussione.

LEALI. Allora va bene.

MANNA. Onorevole presidente, è stata dichiarata ritirata la mia interrogazione, mentre io ero nell'aula.

PRESIDENTE. La faremo dopo.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Turati al ministro delle poste e dei telegrafi « per sapere se non ritenga conveniente, in omaggio a un principio sommamente democratico, già adottato in casi analoghi da altri dicasteri, e nello stesso interesse morale dell'Amministrazione, di disporre che il nuovo regolamento, contenente il patto di lavoro del personale, prima di essere definitivamente approvato, venga portato a conoscenza del personale medesimo, mercè la pubblicazione di esso e delle rispettive relazioni nel *Bollettino*, o in altro modo qualsiasi; salvo per quelle parti che, risolvendosi in disposizioni necessarie per l'applicazione dell'organico Stelluti-Scala o in indubbii miglioramenti economici alla condizione del personale, sia indispensabile, dopo la già troppo lunga attesa, che vengano poste immediatamente in vigore ».

L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

SCHANZER, ministro delle poste e dei telegrafi. Le vicende del regolamento postale e telegrafico sono note. Una prima Commissione per lo studio e la compilazione di questo regolamento fu nominata

dal compianto ministro Stelluti-Scala, ma non potè adempiere al suo mandato. L'onorevole Tedesco nominò una Commissione reale presieduta dal senatore Giacomo Sani, la quale eseguì un lavoro lungo, diligente, completo ed organico, tenendo conto, in larga misura, dei voti e delle aspirazioni del personale. Lo schema di regolamento, preparato dalla Commissione reale, fu presentato all'onorevole Morelli-Gualtierotti, allora ministro delle poste e dei telegrafi, il quale lo studiò e vi apportò una serie di modificazioni. Con queste modificazioni l'onorevole Morelli inviò il regolamento al Consiglio di Stato; ma quel Consesso non ebbe modo di emettere il suo parere perchè vi fu un cambiamento di Ministero. L'onorevole Marsengo-Bastia, nella sua breve vita ministeriale, non potè sostituire un altro progetto e venne l'onorevole Alfredo Baccelli, il quale, a sua volta, studiò minutamente le disposizioni di questo regolamento, apportandovi molte modificazioni e, pochi giorni prima di lasciare il Ministero, inviò lo schema al Consiglio di Stato. Ma vi fu un altro cambiamento di Ministero ed io ebbi l'onore di succedere all'onorevole Baccelli. Allora il Consiglio di Stato rimandò a me lo schema di regolamento, senza avere emesso il suo parere, domandando che il nuovo ministro manifestasse le sue idee in proposito.

Così posta la questione, dovendo io assumere la responsabilità di un regolamento che costituisce, per così dire, il codice dell'amministrazione postale e telegrafica, è naturale che, alla mia volta, io abbia dovuto studiare tutte quelle disposizioni; e poichè in questa materia ciascuno porta i criteri propri, anch'io ho dovuto apportare al lavoro dei miei predecessori aggiunte e modificazioni, di cui alcune di carattere sostanziale. Posso tuttavia assicurare l'onorevole Turati e la Camera che tutte le aggiunte e modificazioni, che io ho apportate allo schema di regolamento, sono informate al concetto di migliorare le condizioni economiche del personale di ruolo e fuori ruolo, e di aumentarne le garanzie.

Io sono animato dal più vivo desiderio di far giustizia a tutte quelle domande, le quali abbiano fondamento di ragione e il cui accoglimento, giovando al personale, si risolva anche a vantaggio della pubblica amministrazione. Io credo che il personale presto si convincerà che, pure esigendo scrupolosamente che adempia ai suoi doveri, porto nei miei rapporti con esso una dispo-

sizione d'animo sinceramente amica e scevra di pregiudizi. (*Benissimo!*)

Dopo questa brevissima premessa, vengo all'argomento specifico della interrogazione dell'onorevole Turati. Egli mi chiede che, prima della definitiva approvazione del regolamento, io renda questo regolamento di pubblica ragione. Ora, io vorrei pregare l'onorevole Turati di non insistere in questa sua domanda. A prescindere da qualunque considerazione di principi, io credo che la pubblicazione del regolamento, allo stato attuale delle cose, non avrebbe altro effetto che quello di aprire il varco a una serie infinita di nuove questioni, di nuove osservazioni, di nuove domande. E poichè ormai ne è imminente l'approvazione definitiva, io credo che l'anticipata pubblicazione si risolverebbe a danno non solo del personale, che richiede appunto la pronta approvazione del regolamento stesso, ma anche, e soprattutto, a danno della pubblica amministrazione, la quale, per il buon funzionamento dei servizi, ha ormai bisogno che questo regolamento entri in porto.

Nella seconda parte della sua interrogazione l'onorevole Turati domanda che siano subito pubblicate quelle disposizioni regolamentari che sono necessarie per l'attuazione dell'organico Stelluti-Scala e quelle altre le quali si risolvano in indubbi miglioramenti della posizione economica del personale.

Per ciò che concerne l'attuazione della legge Stelluti-Scala, io mi permetto di osservare all'onorevole Turati che ormai questa legge organica si può dire completamente attuata.

Il regolamento deve ora provvedere solo ad un punto, e cioè a disciplinare il passaggio degli ufficiali telegrafici a capi di ufficio e il passaggio degli ufficiali postali e telegrafici a primi ufficiali.

Ora non mi sembra che in questo momento sarebbe opportuno stralciare dal regolamento le disposizioni di tre o quattro articoli che provvedono all'accennato scopo per farne un decreto a parte. Mi pare più conveniente che il regolamento resti nella sua unità organica.

L'onorevole Turati domanda pure di stralciare dal regolamento quelle disposizioni che costituiscano un indubbio miglioramento della condizione economica del personale. Ma qui io debbo dire all'onorevole Turati che i miglioramenti economici portati dal nuovo regolamento alla condizione del personale, sono tali e tanti che,

se io dovessi stralciare queste disposizioni, non resterebbe più da pubblicare un regolamento vero e proprio, ma soltanto un ammasso di disposizioni informi e sconnesse fra loro che non serberebbero il carattere di un atto veramente organico.

Così essendo le cose, io credo di avere sufficientemente risposto all'onorevole Turati: e poichè egli ha dovuto aspettare diversi anni, io lo invito ad aver pazienza ancora per poche settimane, giacchè, sin da ora, posso fargli la promessa che tra brevissimo tempo invierò lo schema completo del regolamento al Consiglio di Stato e confido che quell'alto consesso vorrà esaminarlo ed approvarlo con la massima sollecitudine. (*Benissimo! Bravo!*)

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

TURATI. L'imperversare delle crisi, per le quali non giunge a novembre quel che di ottobre fila, mi vieta di essere severo con l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, e mi sforza ad accordargli tutte le scriminanti subiettive.

Ma rimane sempre, della mia interrogazione, deplorabile e strano il fatto della ermetica clandestinità della preparazione di cotesto regolamento che realmente, meglio che regolamento, dovrebbe essere legge dello Stato.

Lo stesso ministro Schanzer ne parlò come di un codice dell'Amministrazione; e ha detto benissimo; perchè si tratta delle norme che debbono disciplinare lo stato giuridico ed economico, la vita intera, insomma, di un immenso personale dello Stato; e ciò avviene senza che gli interessati ne sappiano nulla, senza che la Camera ne sappia nulla, senza che il Parlamento ne sia in alcun modo informato.

È assurdo che, mentre è convenuto che non si possa, se non per legge, promulgare o ritoccare un organico, questi regolamenti che vivificano gli organici e sono assai più importanti di essi per i diritti e i doveri cui danno luogo, siano sottratti alle nostre discussioni.

Così, quando si volle regolare lo stato giuridico ed economico dei professori secondari si presentarono al Parlamento due leggi, alla compilazione delle quali si fecero intervenire consultivamente le rappresentanze elettive degli interessati; con che non soltanto si ottenne di sottrarre quella delicata materia all'arbitrio e alla varia vicenda dei Ministeri, ma si ebbe anche l'effetto di persuadere e pacificare la classe interessata,

la cui agitazione si è meravigliosamente calmata.

Ciò sarebbe tanto più doveroso, in quanto manca ancora la legge speciale sullo stato giuridico degli impiegati, sebbene tante volte promessa dal Re stesso e dai suoi ministri. Ma lasciamo stare questo, che eccederebbe evidentemente i brevi limiti di una interrogazione.

Rimane dunque il fatto della clandestinità, la quale il ministro delle poste e dei telegrafi tenta giustificare con ragioni di opportunità, che posso anche menargli buone per le condizioni speciali del momento e sue personali, ma che rimane pur sempre un fatto deplorabilissimo.

Questo genere di regolamenti dovrebbero per lo meno essere redatti se non si vuol portarli alla Camera, col contraddittorio delle rappresentanze degli interessati.

Questo può parere sovversivo a certuni, ma sarebbe l'unico modo per impedire tutto l'intrigo, che s'infiltra negli organici e nei regolamenti da parte di coloro, che attorniano i ministri e li fanno a beneficio proprio e dei loro accoliti, delle loro promozioni e dei loro stipendi.

In ogni caso, era almeno desiderabile che se ne sapesse qualche cosa.

L'onorevole Schanzer, dopo aver dato a questo regolamento l'ultima mano, lo loda moltissimo; ma egli è un po' la madre che loda il proprio figliuolo. Egli stesso ha rammentato la storia dolorosa e lunga del regolamento in discorso. Nella prima Commissione dell'onorevole Stelluti-Scala era ammessa la rappresentanza del personale; l'onorevole Tedesco, o meglio l'onorevole Morelli-Gualtierotti, si affrettò, naturalmente, a disfarla ed a cacciarne via quella rappresentanza, dalla quale il personale si sentiva in qualche modo assicurato.

Nella nuova Commissione è noto che il suo presidente, senatore generale Sani, ebbe a durare fiere lotte coi suoi colleghi. Ed io ricordo una sua lettera, pubblicata sul *Giornale d'Italia*, in cui lo stesso senatore deplorevole tutte le difficoltà e tutte le resistenze, che si opponevano dall'alto a disposizioni, che sarebbero bensì costate alcune centinaia di migliaia di lire, ma che avrebbero ricondotto l'ordine e la fiducia nella Amministrazione postale; e chiudeva prevedendo e deplorando (parola gravissima sulla penna di un conservatore) che si rendesse probabilmente inevitabile al personale di decidersi alla violenza di uno sciopero

per indurre l'alta burocrazia ad essere un po' più ragionevole, moderna ed umana.

Tutti questi precedenti non ci rassicurano abbastanza quanto al contenuto di questo regolamento, che, costituendo in sostanza il contratto di lavoro, dovrebbe essere considerato coi criteri moderni del contratto di lavoro delle grandi aziende industriali.

Ella crede, onorevole Schanzer, non pubblicandolo, di evitare una quantità di questioni. E le evita oggi. Ma esse sorgeranno domani, ed in condizioni peggiori, quando, cioè, non vi sarà più modo di rimediare. Ella non fa che differire la malattia rendendola più grave. Ed ora, quanto non si dice già e si fantastica su questo regolamento! Chi lo dice buono, chi cattivo, secondo i particolari interessi e le tendenze che si disputano il campo nel Ministero, fra l'una e l'altra divisione; e si creano così le leggende più svariate, che non possiamo rettificare, perchè ci mancano i documenti. E forse moltissimi di quelli che ne dicono bene, e di quelli, che ne dicono male, non ne sanno niente, simili a quei cavalieri del Seicento che si sbudellavano per la prevalenza del Tasso o dell'Ariosto, e poi si veniva a sapere che non avevano letto nè l'uno nè l'altro poema.

Perciò, per conciliare l'urgenza di alcuni provvedimenti coll'interesse di evitare malumori e doglianze, che domani saranno irrimediabili, io proponevo di stralciare i primi e dar loro corso, sottoponendo alla discussione le parti del regolamento meno urgenti; stralcio, che d'altra parte non mi pare inattuabile: credo anzi che in parte sia già stato fatto per i congedi e per altre materie. Ad ogni modo, ripeto, l'effetto sarà questo: che avremo il malcontento quando sarà più difficile ripararvi. Ecco perchè la cosa mi pare deplorabilissima.

Il vostro regolamento mancherà di quella che, in simili materie, è l'esigenza capitale, quella a cui nessuna severità può supplire: l'autorità morale, che proviene dal consenso cosciente e razionale di quelli che lo debbono eseguire e che vi debbono ottemperare.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per gli esteri chiede di rispondere d'urgenza ad una interrogazione degli onorevoli Turati, Costa, Pozzato, Chiesa, Bissolati, Tasca, Berghese, Mirabelli, Nitti, Basetti, Alessio, al ministro degli affari esteri, « per sapere quali pratiche abbia fatte, e con quale esito, in difesa dello stu-

dente italiano Giuseppe Caffi, carcerato politico a Pietroburgo ».

Ha facoltà di parlare.

POMPILJ, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Quando fu presentata l'interrogazione, il Ministero non aveva notizia del fatto, non essendo pervenuto nessun rapporto in proposito. Io telegrafai immediatamente all'ambasciatore a Pietroburgo e con viva premura, e ne ebbi il giorno dopo questo telegramma che leggo testualmente: « Alle vive istanze e ripetute sollecitazioni fatte nell'interesse di Caffi da questa Ambasciata, e sul cui esito finale mi riservo a suo tempo di riferire all'Eccellenza Vostra, ha risposto il 6 corrente questo Governo, informandomi che quel regio suddito era stato arrestato sotto l'imputazione di partecipazione ad una congiura tendente ad eseguire un colpo di Stato od attentato per mezzo di esplosivi (articolo 126 codice penale) e che il suo processo stava istruendosi.

« Ho tosto replicato, insistendo perchè il processo venisse, per quanto possibile, sollecitato.

« Il Caffi, nato ed educato a Pietroburgo, è figlio di padre naturalizzato russo. Trovasi in ottime condizioni di salute, e, a detta degli stessi genitori, è ben trattato in prigione ». (*Commenti — Ilarità*).

Come si vede da questo dispaccio, l'imputazione era precisa, e la ragione dell'arresto veniva da un processo in corso. Quindi l'ambasciatore ha fatto tutto quello che poteva, e non meritava alcun rimprovero. Tuttavia insistei per telegrafo, esortandolo a rinnovare valevoli uffici per vedere se fosse stato possibile di ottenere intanto la scarcerazione del Caffi. Ieri ebbi questo dispaccio:

« Apprendo in questo momento che il Caffi è stato messo in libertà provvisoria.

« Melegari ».

Lieto di questo esito, non ho voluto tardare a darne comunicazione agli interroganti e alla Camera (*Bene! Bravo!*).

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

TURATI. Prendo atto con grande letizia, letizia d'italiano, della notizia e ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato di avermi voluto rispondere con una relativa sollecitudine. Dico letizia d'italiano, perchè io aveva presentato questa interrogazione appunto perchè si tratta di unita-

liano, senza di che le pratiche diplomatiche non avrebbero avuto ragione di essere e probabilmente non avrebbero avuto effetto. Infatti bisogna scegliere: o ebbero efficacia perchè si tratta di un italiano e il Caffi, anche se il padre siasi naturalizzato russo, rimane italiano fino a che, nella maggiore età, non abbia optato per altra nazionalità, oppure il Governo può bensì scusarsi di non aver agito prima, ma non può più farsi bello del risultato ottenuto.

Ma al rappresentante del Governo, il quale confessava che dopo due mesi da questo arresto ancora non ne sapeva nulla (il che mi impensierisce un poco per l'uso dei fondi segreti per l'estero, di cui si è parlato non molto tempo fa da questi banchi, essendo presidente del Consiglio l'onorevole Sonnino), devo dire che il Ministero non dovrebbe ignorare come, insieme allo studente Caffi, del quale solo parlammo nell'interrogazione perchè solo di esso avevamo notizie precise e concrete, vi sarebbero molti altri italiani (lo attesta la *Tribuna*, giornale non sospetto) arrestati per la stessa imputazione politica, e sarebbe stato utile che il Ministero, svegliandosi dal sonno di due mesi, avesse interpellato il suo ambasciatore anche sulla sorte di questi altri meno noti, ma forse altrettanto italiani ed ugualmente minacciati. Ed è anche triste che lo stesso rappresentante del ministro degli esteri abbia parlato di ripetute sollecitazioni dell'ambasciatore nostro, notizia che pur troppo conferma quella data da Vito Pardo nella *Tribuna* quando racconta di aver saputo dal marchese Torretta della nostra ambasciata a Pietroburgo, che dal Ministero degli esteri in Russia, ripetutamente sollecitato, non si era ricevuta nessuna risposta. Bene impiegati davvero i fondi per le nostre ambasciate e per le nostre corazzate! E ciò è tanto più triste, quando si pensi, come rileviamo dalla stessa corrispondenza, che viceversa alcuni sudditi inglesi, arrestati perchè sospetti di propaganda rivoluzionaria, furono scarcerati dopo pochi giorni. Sono questi confronti odiosi, ma debbo farli per necessità, giacchè noi apparteniamo ad un paese fortemente esportatore di umanità, e sarebbe desiderabile il Governo pensi a provvedere almeno per l'avvenire.

Ma questa mia interrogazione non può esaurirsi così; e io interpreterei molto male il sentimento degli egregi colleghi che ne onorarono il testo con la loro firma, se in questa occasione non partisse da questi

banchi, e, io mi lusingo, col consenso di tutta la Camera (come pochi giorni fa è stato fatto anche nel Parlamento inglese, per bocca di ministri) l'espressione del senso di disgusto profondo e di profondo orrore che destarono in noi le notizie dei massacri di Bielostock — questa rinnovata Kiseineff — e delle fucilazioni di Briga, fucilazioni di fanciulli e fanciulle di 12 e di 15 anni e per tutte le ignominie che hanno complice o autrice diretta l'autocrazia moscovita; se non vi aggiungessimo il saluto della nostra solidarietà verso tutti i sofferenti, i martiri e i combattenti per la causa della libertà di quel grande paese: che è causa del mondo intero; e per quella gloriosa Duma, nostra giovane sorella (*Applausi vivissimi e prolungati*), germe del futuro Parlamento della Russia civile, la quale tenta con così eroica resistenza cancellare dalla storia moderna l'onta senza nome di un regime, condannato dalla civiltà. (*Applausi vivissimi dalle tribune e dalla Camera*).

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Manna al ministro dell'Interno « per sapere se e quando intenda provvedere alla parificazione degli stipendi degli ufficiali d'ordine di pubblica sicurezza con quello dei colleghi delle altre amministrazioni dell'interno ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'Interno ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'onorevole Manna sa che la questione alla quale allude la sua interrogazione è complessa ed ha conseguenze finanziarie di non lieve momento; quindi non potrei dare affidamento preciso all'onorevole Manna; posso però assicurarlo che il Governo si interesserà della questione stessa e che in prosieguo di tempo vedrà ciò che si potrà fare.

PRESIDENTE. L'onorevole Manna ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

MANNA. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, nel senso che affrettati gli studi si presenti subito un disegno di legge che risponda ad un sentimento di pura giustizia.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Essendo trascorsi i quaranta minuti assegnati alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno il quale

reca: **Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:**

Istituzione del Magistrato alle acque per le provincie venete.

Provvedimenti per il personale dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e per il Real Corpo del genio civile.

Costruzione delle strade ferrate complementari della Sicilia.

Sull'organico dell'Amministrazione centrale della guerra.

Modificazioni alle leggi sull'ordinamento del regio Esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra. (Attribuzioni degl'Ispettorati). (420).

Modificazioni al testo unico della legge sull'ordinamento dell'esercito (aumento di un maggior generale per il comando generale dell'arma dei carabinieri reali). (416).

Terza lettura del disegno di legge: Cessione e riscatto di canoni e di altri oneri reali. (*Titolo IV del disegno di legge numero 116*).

Si proceda alla chiama.

DE NOVELLIS, *segretario*, fa la chiama.

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per le provincie meridionali e le isole.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli deputati di voler prendere i loro posti.

Lascieremo le urne aperte, e procederemo nell'ordine del giorno il quale reca: Seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per le provincie meridionali, per la Sicilia e per la Sardegna.

La discussione è rimasta sospesa all'articolo 39.

Prima dell'articolo 39 vi sono tre ordini del giorno presentati: il primo dagli onorevoli Aguglia e Di Rudinì Antonio; il secondo dall'onorevole Cavagnari; il terzo dagli onorevoli Di Stefano, Marinuzzi, D'Alì ed altri colleghi.

Il primo ordine del giorno, firmato dagli onorevoli Aguglia e Di Rudinì Antonio, è il seguente:

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge che disciplini la viabilità rurale con la istituzione di consorzi anche per le strade vicinali ».

L'onorevole Aguglia ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

AGUGLIA. L'importante materia delle strade è tuttora disciplinata dalla legge 20 marzo 1865; ma essa apparve subito, ap-

pena dopo la sua applicazione, monca ed incompleta; tanto, che il Governo e il Parlamento provvidero in parte con una posteriore legge, quella del 1868, riguardante le strade obbligatorie comunali. Nella legge del 1865 si parlò, oltre che delle strade nazionali, comunali e provinciali, anche delle vicinali; ma per queste strade vicinali, dal 1865 ad oggi, nulla è stato fatto per innovare questa legge, la quale è assolutamente manchevole e deficiente. Quali gli inconvenienti di un tale stato di cose? Molti e gravissimi.

Nella legge tuttora imperante, onorevoli colleghi, innanzi tutto, manca la definizione delle stradi vicinali, lo che ha dato luogo, come era naturale, ad una interpretazione continuamente incerta e confusa da parte dell'autorità giudiziaria e dell'amministrativa. Con questa legge, vi è l'impossibilità quasi di costituire seriamente i consorzi. (*Interruzione del deputato Pozzo Marco*).

Verrò poi al disegno di legge, di cui l'amico Pozzo fu valoroso collaboratore; l'impossibilità, ripeto, di costituire seriamente consorzi, poichè in certi paesi, e questi paesi, purtroppo, si trovano nelle provincie meridionali ed in Sicilia, ove impera l'inerzia dei cittadini, la disposizione vaga dell'articolo 54: « possono gli utenti costituirsi in consorzi permanenti » ha arrecato per conseguenza che siffatta disposizione o non è stata mai applicata, o è stata applicata molto male, non contenendo quell'articolo sicure norme disciplinari.

Per la legge del 1865 gli elenchi delle strade, che devono costituire gli inventari di esse, non sono obbligatorii; e la giurisprudenza ha creduto che cotesti elenchi sono facoltativi, dando così luogo a gravissimi inconvenienti, il maggiore dei quali si è quello che in tanti anni, in diversi luoghi, si è perduto financo il ricordo di quel prezioso patrimonio dell'agricoltura che era costituito dalle strade vicinali.

Ma vi è dippiù: manca qualsiasi norma riguardante il riparto del contributo fra gli utenti; manca l'obbligo dell'elenco degli utenti che fanno uso delle vicinali per accedere alla sede delle loro industrie; manca qualunque sorveglianza governativa, la quale invece è lasciata interamente alla iniziativa dei privati e dei Comuni, ed è noto quale uso ne facciano costoro; ed infine, mancano efficaci sanzioni penali. Ma, un'altra deficienza, che è forse la più grave, si riscontra nella legge.

In essa non si fa cenno nè della sistemazione, nè della costruzione di nuove strade.

La giurisprudenza è stata al riguardo rigorosissima, ed ha annullato persino la costituzione di consorzi che si occupavano della sistemazione di alcune strade vicinali.

Per siffatto riflesso perciò, la legge del 1865 ha tutti i caratteri d'una legge conservatrice dello *statu quo*; nessuna innovazione radicale potendosi fare senza il volere unanime degli interessati, il che non può mai verificarsi, specie nel Mezzogiorno. Ma questa legge non ha saputo dei resto nemmeno conservare lo *statu quo*, sicchè ad essa debbono apportarsi ormai radicali e razionali riforme, inquantochè, per le fatte osservazioni ogni progresso è interdetto, ogni iniziativa dei pochi volenterosi è resa impossibile.

L'onorevole Genala nel 1888 fu così allarmato dalle conseguenze disastrose dell'applicazione di questa legge che con una circolare, purtroppo rimasta inefficace, ordinò ai prefetti di badare alle strade vicinali e di curare che esse fossero protette, dato che se ne andava perdendo persino il ricordo e che gli antichi tracciati erano divenuti quasi letti di torrenti o inaccessibili burroni.

Ma purtroppo, nonostante quella circolare, nulla si è fatto, perchè nella maggior parte del Mezzogiorno le energie sono ancora allo stato latente.

E così, per i continui danni ed usurpazioni, queste vitalissime piccole vene dell'organismo agricolo, sono andate disperdendo!

Vi fu nel 1877 un primo tentativo con uno speciale studio da parte del Governo allo scopo di riformare la legge del 1865; ma non ebbe seguito, e si dovette giungere al 1900, allorchè, ministro l'onorevole Lacava, questi, addolorato di quanto avveniva, con pensiero altamente lodevole, presentò un razionale disegno di legge perchè fossero colmate le lacune e corretti gli errori della legge del 1865 a riguardo delle strade vicinali, quelle lacune e quegli errori che avevano offerto nella pratica i maggiori inconvenienti; ma però non volle stabilire alcun aggravio ai comuni.

Questo disegno di legge fu esaminato da una diligentissima Commissione, della quale facevano parte (mi piace ricordarlo, poichè ho il piacere di vederlo qui) l'onorevole Pozzo Marco, l'onorevole Di Broglio, il valoroso mio predecessore onorevole San-

filippo, il Cereseto, ed altri valentuomini. Questa Commissione propose ulteriori modificazioni, allargando così i concetti che avevano ispirato il ministro nella presentazione di quel progetto. Ma le vicende parlamentari non permisero alla Commissione di venire alla Camera a richiederne l'approvazione.

Scopo evidente del Lacava e della Commissione si era di dare alle strade rurali una legislazione sicura ed utile.

Nel 1903 il ministro del tempo nominò una Commissione perchè la grave questione fosse di nuovo esaminata, e nel 1905 lo stesso ministro dei lavori pubblici procedette alla nomina di una nuova Commissione allo stesso oggetto; ed è a mia conoscenza che la Commissione presieduta dall'eminente giurista, il senatore Quarta, ha redatto un importante progetto, col quale si provvede alla costituzione di Consorzi obbligatori.

Onorevole ministro, a me pare adunque di una evidenza assoluta la necessità che la legge imperante sia riformata, dal momento che tutti i vostri predecessori ne hanno sentito il bisogno. Bisogna sottrarre una buona volta il regime delle strade rurali dalla grande incertezza della vigente legislazione, e bisogna salvare questo prezioso patrimonio dell'agricoltura dalle usurpazioni, dagli errori e dall'inerzia delle popolazioni.

Onorevole ministro, l'Italia deve in questo argomento seguire l'esempio della Francia, la quale, fino dal 1881, da parecchi anni, perciò, credè un vero e proprio codice agrario con la legge dell'agosto 1881, legge che disciplinò tutta la materia delle strade e quella delle acque, istituendo i consorzi, sia per le strade vicinali sottoposte a pubblica servitù, e sia per quelle strade dette strade vicinali private.

È mio convincimento che sia necessaria una legge la quale sproni, spinga le attività affievolite, e che questa legge si faccia essa stessa la instigatrice del bene, ed ove sia indispensabile, lo imponga pure.

Un cosifatto concetto di Governo, tramutato in precetto legislativo, riesce di decisiva importanza in determinate regioni e in determinate condizioni. Bisogna, insomma, risvegliare le energie che sono sopite o per neghittosità naturale, o per sfiducia, o per paura di peggio.

Una legge, informata a tale scopo, rappresenterà una misura di conservazione del bene che si apporta al Mezzogiorno con la legge che stiamo discutendo.

Onorevole ministro, voi forse potrete avere una preoccupazione nello accettare questa mia modesta proposta, la quale ha uno scopo unico e semplicissimo, quello di invitare il Governo, in conseguenza delle osservazioni testè svolte, a presentare un disegno di legge che disciplini tutta la materia della viabilità rurale.

Voi, onorevole ministro, potrete forse supporre che la legge che io invoco, e che le popolazioni del Mezzogiorno implorano vivamente ad alta voce, debba stabilire un aggravio al bilancio dello Stato, supponendo forse che ne invochi il contributo per la sistemazione e per la costruzione delle strade vicinali. No, noi s'invoca soltanto un disegno di legge, che modifichi la legislazione attuale, da tutti ormai riconosciuta insufficiente, e perciò dannosa. Noi desideriamo una nuova legge che colmi, ripeto, le lacune gravissime che furono e sono causa precipua del decadimento e distruzione delle strade rurali, e per conseguenza dell'agricoltura, nel Mezzogiorno e nella Sicilia. Spetta a voi, onorevole ministro, di presentare un disegno di legge, facendo tesoro dei risultati della pratica e degli studi fatti, che corrisponda ai bisogni e desideri nostri. Giudicherete voi se sarà il caso di stabilire che lo Stato venga, in determinate condizioni, e per speciali ragioni, ad interporre il suo benefico ufficio, contribuendo sotto forma di sussidi alla ricostituzione delle strade. E giudicherete voi, onorevole ministro, se si debbano costituire i consorzi, sull'esempio della legislazione francese, anche per le strade vicinali private, invece di abbandonarle unicamente al dominio del diritto comune, essendo esse il vivaio delle future strade vicinali.

Noi ci affidiamo completamente al vostro potere discrezionale, sicuri che, in un disegno di legge di modificazione della legge attuale, saprete tener conto di tutte le esigenze e di tutte le questioni sorte, soprattutto a causa della manchevolezza della legge ora imperante e dell'interpretazione rigorosa della giurisprudenza amministrativa e giudiziaria. Per noi intanto, è di supremo interesse che il Governo si decida, una buona volta, a presentare il disegno di legge. Lo presenti come crede; la Camera lo discuterà; ma lo presenti senza meno, e presto.

Mi sembra adunque che l'unica preoccupazione che voi, onorevole ministro, possiate avere, non abbia ragion d'essere: perchè tutto è demandato alla vostra discrezione ed al vostro affetto per il Mezzogiorno.

Ricordatevi, onorevole ministro, di tutto quello che è stato detto dai diversi oratori che hanno parlato nella discussione generale. Dall'onorevole Cappelli, dall'onorevole Lacava...

PRESIDENTE. Non ritorniamo sulla discussione generale!

AGUGLIA. ...dall'onorevole Lacava all'onorevole Ferri Giacomo, da tutti insomma si è detto: senza strade, nel Mezzogiorno, non si fa nulla. In Francia, la legge dell'agosto 1881 consolidò e fece crescere la ricchezza di quella nazione.

Da noi, la legge del 1865, facilitando la sparizione delle strade rurali, ha allontanato dal lavoro dei campi tanti e tanti cittadini che sono andati a popolare le terre del nuovo mondo. Ricordiamoci delle tristissime statistiche raccolte dal valoroso nostro ex collega l'onorevole Miraglia, e qui letteci l'altro ieri dall'onorevole Lacava. L'emigrazione, fintantochè rappresentava un fenomeno di sfollamento di ammassi enormi di popolazioni, poteva considerarsi financo come una valvola di sicurezza sociale. Ma ora che essa costituisce lo spopolamento delle città e dei campi, diventa un fenomeno allarmante. Potremo di nuovo ridurlo nelle sue giuste proporzioni, il giorno in cui, specialmente in Sicilia, avremo provveduto, e seriamente, all'acqua, alle strade ed alle case coloniche.

Il problema delle strade, nel Mezzogiorno, e soprattutto in Sicilia, è di tale importanza che, se non lo risolverete, e presto, tutti i benefici della legge che discutiamo, e sono molti ed importantissimi, o saranno frustrati o saranno resi inefficaci. È bene che il Governo si persuada che quando avrà risolto cotesto problema, esso avrà risolto per il 50 per cento il problema siciliano.

È una legge di riforma, che io invoco da voi, onorevole Gianturco, perchè essa è sentita da tutti. Fatela, e sarà opera degna del vostro alto intelletto. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Cavagnari ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera confida che il Governo saprà contemperare gli interessi della eventuale difesa dello Stato con quelli del necessario sviluppo della viabilità pel supremo interesse dello sviluppo economico del Paese ».

L'onorevole Cavagnari ha facoltà di svolgerlo.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, fu unanime il consenso in questa discussione,

e da parte del Governo e da parte del relatore e dei diversi oratori che se ne occuparono, e lo sarà senza dubbio anche per parte di coloro che se ne occuperanno svolgendo i numerosi articoli aggiuntivi che sono stati proposti, nel pensare che a redimere il Mezzogiorno coefficiente massimo sia lo sviluppo della rete stradale.

A questo concetto io pienamente sottoscrivo, perchè altra volta ho avuto occasione di sostenere in questa Camera la tesi che con singolare compiacenza ho sentito autorevolmente sostenuta in questi giorni.

Io avrei desiderato che al banco dei ministri si fosse trovato presente in questo momento anche il ministro della guerra perchè anch'egli è interessato al concetto del mio ordine del giorno; ma poichè si tratta di indirizzo di Governo a me basta di vedere presente il ministro dei lavori pubblici e l'onorevole presidente del Consiglio.

Io non domando nuove strade, e non domando stanziamenti nuovi; la mia tesi ha il suo fondamento in leggi dello Stato che trovano già la loro applicazione in altrettanti annuali stanziamenti che figurano nei bilanci dei lavori pubblici. Io richiamo però l'attenzione del Governo sopra il nuovo indirizzo che sembra aver preso l'autorità militare, cioè quello di creare ostacoli e di contrariare in modo assolutamente deplorabile l'attuazione delle leggi dello Stato.

Io non ho bisogno di ricordare all'onorevole ministro dei lavori pubblici come la questione della viabilità, fino dalla ricostituzione della nazione nostra, abbia fornito materia di attenzione speciale da parte dei diversi Governi che si sono succeduti; e ciò era ben giusto, perchè sarebbe inutile che noi stessimo escogitando mezzi per lo sviluppo dell'agricoltura e specialmente per quanto riguarda lo sviluppo di tutta l'attività umana, se noi non diamo un mezzo per poter mettere, dirò così, in commercio questa attività.

Ciò non possiamo ottenere che mediante una rete stradale, che avvicini il produttore al consumatore, la quale faccia correre dappertutto i benefici effetti del nostro movimento. Ho detto che fu precipua cura dei passati Governi di favorire in tutti i modi lo sviluppo di questa rete stradale. Fu così, onorevoli signori del Governo, che le provincie ed i comuni furono invitati a presentare progetti e a costituirsi in consorzi; fu così che là, dove non si fece sentire la loro iniziativa, intervenne d'ufficio il Governo.

La legge del '68, eseguita anche con procedura d'ufficio, ne è testimonianza. La legge del 23 luglio '81 è là a testimoniare la vigile cura di quei Governi, i quali intuivano i benefizi, che da questo nuovo ordine di cose sarebbero venuti alla nazione. Fu così che, per dare vita alla legge del 23 luglio '81, per tacer di tante altre, le provincie furono invitate dal Governo a designare le vie, più rispondenti ai loro interessi.

Sopra i suggerimenti delle provincie, confortate dalla iniziativa del Governo, nacque quella legge, che doveva irretire una gran parte del nostro paese di nuove strade. Ora da quell'epoca le provincie, specie quelle, che presero la iniziativa della costruzione, non mancarono di dare esecuzione alla legge per quel tanto, che era consentito dai loro bilanci, e tutta questa procedura esecutiva stava per raggiungere il suo fine. Onorevoli signori del Governo, io vi domando: quali altri motivi hanno arrestato questo movimento in molte parti d'Italia? Noi abbiamo assistito a questo fatto, che strade, progettate per iniziativa del Governo e delle provincie, e riconosciute opportune anche dalla autorità militare, come specialmente indicate per la difesa dello Stato, successivamente, per provvedimenti dei quali nessuno può trovare una sufficiente giustificazione, furono sospese ad un tratto. E così, mentre queste strade devono raggiungere il loro fine, il risultato dei sacrifici incontrato dalle provincie e dal Governo viene ad infrangersi contro il veto dell'autorità militare.

Ora noi non crediamo che il Governo possa consentire in questo indirizzo di cose, che turba profondamente l'economia del nostro paese, che ostacola la costruzione delle nostre strade provinciali, le quali hanno un carattere importantissimo, come quelle che sono destinate a raccordare le diverse provincie dello Stato.

Io credo che l'indirizzo del Governo debba esser tale da influire sopra l'autorità militare la quale viene ad intralciare, nel modo il più pernicioso, l'iniziativa delle provincie e del Governo.

Io capisco la difesa dello Stato, ma non capisco una difesa che viene ad ostacolare lo sviluppo economico del paese, a paralizzare l'iniziativa delle autorità locali; e non capisco una difesa dello Stato molto lontana ed eventuale, mentre v'è una prima difesa, che credo si sovrapponga alla difesa eventuale problematica dello Stato, ed è la difesa che noi dobbiamo opporre alla

miseria, alle privazioni, ad una condizione di cose che fa sì, che, specialmente nei nostri appennini di Liguria, le popolazioni disertino i loro monti per andare in cerca di miglior fortuna in paesi stranieri.

Noi non vi domandiamo fondi, non vi domandiamo leggi nuove, vi diciamo: signori del Governo, voi dovete impedire ad ogni costo che l'autorità militare con procedimenti cervellotici, altra volta condannati dalla stessa autorità militare, possa venire oggi ad impedire il compimento di questa rete di strade, la quale ha la sua base ed il suo substrato, in precise e tassative disposizioni di legge.

Io concludo: onorevole ministro, spero che il Governo vorrà prendere in seria considerazione questa condizione di cose, vorrà persuadersi che, coll'impedire lo sviluppo economico delle nostre popolazioni, noi rendiamo al nostro paese il peggiore dei servizi. La descrizione dei nostri luoghi, specialmente di montagna, fu fatta con parola maestra, specie per quanto riguarda la Liguria, dall'onorevole Dal Verme ed anche dall'onorevole Nuvoloni.

Non aggiungo parola perchè nelle affermazioni dei miei colleghi è rispecchiato il preciso e sincero concetto delle condizioni di quelle nostre popolazioni. Provvedete, onorevoli ministri, a che le nuove disposizioni delle autorità militari, che costituiscono un grave intralcio, siano quanto prima rimosse. Così soltanto porterete la fiducia e la tranquillità nelle nostre genti, oggi tanto agitate da provvedimenti, che non hanno alcuna giustificazione nella difesa dello Stato, nè in altre ragioni, e che anzi sono biasimati e condannati da indiscutibili competenze delle stesse autorità militari. (*Conversazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, la prego, voglia avere un po' di moderazione.

CAVAGNARI. Finisco subito, onorevole Presidente; finisco pregando il Governo di accettare il mio ordine del giorno; quando il Governo non credesse di accettarlo prego la Camera di volerlo accettare per suo conto. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Viene ora il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta delle infelici condizioni della viabilità rotabile pubblica e vicinale della massima parte dei comuni di Sicilia e della necessità di costruire delle strade, che rendano facile l'accesso alle campagne, intersecando i latifondi, creando de-

gli sbocchi alla produzione e rendendo possibile la colonizzazione interna, invita il Governo a provvedere a tale urgente bisogno, stanziando un fondo sufficiente.

« Di Stefano, Marinuzzi, D'Alì, Dell'Arenella, Testasecca, Masi, De Michele, Francica-Nava, Fili - Astolfone, Evangelista Rizza, Furnari, Gesualdo Libertini, Di Trabia, Fiorena, Di Lorenzo, Di Scalea ».

DI SCALEA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SCALEA. L'onorevole Di Stefano, trovandosi momentaneamente assente, mi ha pregato di svolgere il suo ordine del giorno. Non tedierò la Camera con un discorso. Mi unisco alle considerazioni, che con tanto cosciente esperienza ha fatto l'onorevole Aguglia, e prego il ministro di voler accogliere il nostro ordine del giorno, però senza l'ultima parte « stanziando un fondo sufficiente »; perchè noi reputiamo che oggi la necessità non sia quella di avere un fondo per regolare questa questione della viabilità, ma soltanto quella di avere una legge, che regoli la questione stessa.

Soltanto quando avremo questa legge potremo stabilire le somme, che occorreranno a mettere in esecuzione una legge organica sulla viabilità siciliana. Credo però necessaria una legge speciale, perchè speciali sono le condizioni della viabilità nell'isola nostra, e perchè questa viabilità è, come bene ha detto anche l'onorevole Aguglia, un elemento essenziale della prosperità economica dell'Isola. (*Benissimo!*)

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non posso accettare che sotto forma di raccomandazione l'ordine del giorno dell'onorevole Cavagnari; poichè non è possibile, in via generale, decidere se convenga dare la preferenza agli interessi della difesa nazionale, o a quelli economici nello sviluppo della viabilità. Sono questioni non astratte, ma concrete, onorevole Cavagnari; questioni che bisogna risolvere caso per caso. Posso soltanto assicurare l'onorevole Cavagnari che è intendimento mio e del ministro della guerra di procedere con molta temperanza, e che non intendiamo affatto sacrificare alla visione di immaginari conflitti gli interessi reali e presenti del paese. (*Benissimo!*)

Vengo all'ordine del giorno dell'onore-

vole Aguglia, che è sostanzialmente conforme a quello così brevemente, ma pur così lucidamente svolto testè dall'onorevole Di Scalea. Consento pienamente con l'onorevole Aguglia circa la grande importanza delle strade vicinali e circa la necessità di modificare, sotto questo rispetto, la legge del 1865. Aggiungo che gli studi, come egli giustamente ha affermato, sono già compiuti maturi. Ricordo a titolo d'onore quelli che ordinò l'onorevole Lacava, e che poi riprese quando, ventun anni dopo, tornò al Ministero dei lavori pubblici; ricordo gli studi ordinati dall'onorevole Saracco; e quelli di una Commissione autorevolissima, presieduta dal senatore Quarta, che nel 1903 presentò un completo disegno di riforma della legge del 1865. Più tardi l'onorevole Tedesco incaricò una Commissione ministeriale di coordinare tutti gli studi precedenti. Di guisachè presso il Ministero vi sono già due progetti, che contengono un'ampia e fondamentale riforma della legge del 1865.

Cotesti disegni di riforma inducono un sostanziale mutamento nel concetto stesso della viabilità vicinale; perchè questa, così come l'hanno intesa da secoli gli ingegneri e gli scrittori in materia, riguarda le strade che sono *ex privatorum agris collatae*. Si distinguono due specie di strade vicinali: quelle soggette a servitù pubblica, e quelle non soggette a servitù pubblica.

Ora i disegni di legge proposti immutano completamente questo principio; inquantochè distinguono le strade vicinali, che mettono capo a determinati tronchi di strada, da quelle, che non vi mettono capo. Così movendo dal concetto che possano le une e le altre essere soggette a servitù pubblica, tutto è mutato; ed è stabilito perfino l'obbligo dei comuni di concorrere, anche quando si tratti di strade vicinali non soggette a servitù pubblica, di libera proprietà dei privati a cui le strade servono. A questo fondamentale mutamento nella legislazione si coordinano gli altri; cioè l'obbligo di compilare gli elenchi di tutte queste strade, l'istituzione di consorzi obbligatori fra gli utenti, e tante altre disposizioni, che sono conseguenza di cotesto principio fondamentale.

Non posso pregiudicare in questo momento le mie deliberazioni. Accetto perciò l'ordine del giorno dell'onorevole Aguglia; l'accetto perchè non contiene nessuna determinazione.

Non nascondo i miei gravi dubbi sulla legittimità del concorso dei comuni nella spesa, quando si tratti di strade vicinali me-

ramente private. È una questione gravissima, che deve essere esaminata tenendo conto delle condizioni finanziarie dei comuni, e che mi riservo di esaminare con la massima ponderazione.

Quello, che posso promettere all'onorevole Aguglia, all'onorevole Di Scalea ed agli altri colleghi, è che alla ripresa dei lavori parlamentari presenterò un breve, ma, spero, appropriato disegno di riforma della legislazione vigente in materia di strade vicinali. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Orlando V. E. Ne ha facoltà.

ORLANDO V. E., *relatore*. A nome della Commissione io sono molto lieto di accettare l'ordine del giorno degli onorevoli Aguglia e Di Rudinì Antonio, a cui mi pare possa associarsi anche quello dell'onorevole Di Scalea, che in sostanza è identico. I concetti in essi espressi rispecchiano talune idee, che furono svolte nella mia relazione. La riserva fatta dall'onorevole ministro è opportuna, però non era assolutamente necessaria, perchè i due ordini del giorno non impegnano sul modo come provvedere alla riforma. Siamo tutti d'accordo che la riforma, però, è necessaria.

In quanto all'ordine del giorno dell'onorevole Cavagnari, io confido che il Governo terrà presenti le necessità della difesa non meno di quelle delle comunicazioni stradali.

CAVAGNARI. Lo accetta?

ORLANDO V. E., *relatore*. Come raccomandazione. La Commissione partecipa alla sua fiducia. (*Si ride*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non sono questioni da risolvere in via di massima.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavagnari ritira il suo ordine del giorno?

CAVAGNARI. Se il Governo, e non ne capisco il motivo, non lo accetta, non vi insisto. Sappia però il Governo che sono disposto a ritornare alla carica, strada per strada, (*Si ride — Interruzioni*), ed a dimostrare volta per volta, con autorità competenti, il procedere iniquo, antistrategico, antipatriottico dello stato maggiore. (*Oh! Oh! — Conversazioni*).

PRESIDENTE. Dunque non insiste.

L'onorevole Di Scalea?

DI SCALEA. Mi associo all'ordine degli onorevoli Aguglia e Di Rudinì Antonio.

PRESIDENTE. Pongo a partito l'ordine del giorno degli onorevoli Aguglia e Di Ru-

dinì Antonio, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(*È approvato*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallini il quale, insieme con gli onorevoli Rava, Dal Verme, Vicini, Bertarelli, Chiesa, Cottafavi, Borciani, Campi Numa, Fabri, Basetti, Cimati, Montauti, Casciani, Loero, Pellegrano, Spallanzani, Monti-Guarnieri, Brandolin, Stoppato, Pini, Bianchi Emilio, Marescalchi, Niccolini, Bertetti, Cavagnari, Sinibaldi, Artom, Pennati, Ruspoli, Orlando Salvatore, Matteucci, Rovasenda, Bianchini, Falconi Gaetano, Teso, Fiamberti e Gattorno, propone il seguente emendamento sostitutivo agli articoli 39 e 40:

« La sovvenzione alle tramvie con trazione meccanica, costruite ed esercitate dopo la presente legge, in qualsiasi regione d'Italia, tanto in sede propria, quanto sulle strade ordinarie, è fissata nel limite massimo di mille lire a chilometro e non potrà eccedere la durata di 30 anni.

« Ai fondi necessari per tali sovvenzioni sarà provveduto ogni anno colla legge del bilancio ».

GALLINI. Nella discussione generale aveva rivolto al ministro dei lavori pubblici una specie di dubbio, se, cioè, le disposizioni contenute negli articoli 39 e 40 non fossero un duplicato di quelle della legge dello scorso anno 1905; in quanto che in essa legge era abolita di fatto la distinzione fra ferrovie economiche e tramvie. Io diceva al ministro che, se ciò è vero, torna superflua questa disposizione fatta per il Mezzogiorno, e che si farebbe un'opera di giustizia estendendo questa disposizione a tutta Italia, perchè non costa nulla, non toglie nulla alla legge del Mezzogiorno, e sarebbe un affare per lo Stato; in quanto che con qualche chilometro di ferrovia risparmiata si sussidierebbero molte tramvie. Senza quindi ripetere quello, che dissi nella discussione generale, spero che il Governo comprenderà che a prescindere dal tornaconto che ne verrà allo Stato è giusto concedere quello che io unitamente ad un numero non indifferente di deputati ho chiesto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cappelli il quale ha presentato il seguente emendamento sostitutivo:

« Entro tre anni dalla promulgazione della presente legge, tutte le tariffe ferroviarie per i viaggiatori e per le merci saranno ordinate in progressione decrescente secondo la distanza. A 700 chilometri ogni aumento

di tariffa cesserà, ed a tutti i viaggi e trasporti a distanze ulteriori si applicherà la tariffa massima dei 700 chilometri».

CAPPELLI. Mi rendo conto delle condizioni della Camera e sarò breve. Il mio emendamento tende a stabilire due principi rispetto alle tariffe ferroviarie. Il primo, che esse siano decrescenti secondo la distanza, il secondo, che sia stabilito un massimo di distanza, oltre il quale la tariffa debba divenire unica. Questo ordinamento di tariffe non solo favorirebbe il commercio delle provincie meridionali, ma quello interno di tutta Italia; e creerebbe una unione maggiore tra tutte le regioni della nostra penisola. Se si trattasse di un altro paese la prima parte di questo emendamento potrebbe bastare. Pel nostro no. Per recarsi dalle Alpi fino a Trapani, è d'uopo percorrere nientemeno che 1800 chilometri; una distanza enorme. La Francia invece, che ha un territorio doppio del nostro, conta, come massima distanza, circa 800 chilometri. Da ciò è facile scorgere la ragione, per la quale tutto il nostro commercio è quasi paralitico, specialmente quello della parte bassa della penisola. Quando la civiltà veniva dall'Oriente, i paesi più vicini ad esso, come il nostro Mezzogiorno, presentavano un movimento immensamente maggiore del settentrione: oggi che il centro di Europa è anche il centro della civiltà, più ci si allontana da questo centro, e più si manca di commercio e di vita.

Esistono, e la discussione di questi giorni le han messe in luce, distinzioni grandi tra provincie e provincie del Mezzogiorno; ma in una cosa sola tutte le provincie del Mezzogiorno si rassomigliano: il Mezzogiorno è più vicino all'Africa che non al centro dell'Europa.

A prescindere però dagli interessi speciali delle varie regioni in Italia, è impossibile contentarci di una tariffa anche decrescente. È necessario che sia stabilita una tariffa massima, che propongo per il momento di applicare alle distanze superiori a 700 chilometri, per le quali si pagherebbe ugualmente che per 700, tanto per i viaggiatori che per le merci. È, presso a poco, la massima distanza che, come abbiám visto, si ha in Francia: e ciò deve rassicurare i timidi. Se dai 286 mila chilometri quadrati del nostro territorio si tolgono le parti eccessivamente montuose, possiamo considerare il nostro territorio metà di quello francese; mentre abbiamo una popolazione che è circa i cinque sestimi di quella

francese, e mentre i nostri 16 mila chilometri di ferrovie rappresentano i due quinti dei 40 mila chilometri di ferrovie di quel paese.

Chi ben considera questo stato di cose vede che il vantaggio è tutto in favore nostro, e che nulla può trattenerci dallo stabilire, presso a poco quel massimo, che per la Francia ha stabilito la natura; poichè, considerando l'insieme della rete, per uguale spesa chilometrica noi avremmo il vantaggio di una maggiore popolazione e di una maggiore estensione di territorio da servire.

E qui nasce una questione interessante. Molti mi hanno detto: ma come, volete stabilire tariffe per le quali non si paghi neppure il prezzo di costo del trasporto? Al che rispondo: che cos'è il prezzo di costo? Il prezzo di costo del trasporto di un viaggiatore o di una tonnellata di merci è qualche cosa di eccessivamente elastico: può essere qualche centesimo come qualche centinaio di lire. Volete avere il prezzo del trasporto di un viaggiatore o di una tonnellata di merci per una distanza qualsiasi, poniamo per 100 chilometri? Ebbene, se questi 100 chilometri sono percorsi in un senso e nell'altro da molte decine di treni, che siano pieni di viaggiatori o carichi di merci, voi avrete per ciascun viaggiatore e per ciascuna tonnellata di merci un prezzo relativamente piccolissimo. Se, invece, dovete stabilirlo sulla base delle nostre famose due sole coppie di treni, con pochissimi viaggiatori, e con pochissime merci, allora dovete dividere la spesa enorme della costruzione, del materiale, del personale fisso, del personale mobile, del carbone, ecc. tra questi pochissimi viaggiatori e queste pochissime tonnellate di merci, ed avrete un prezzo di costo, che ammonterà a molte centinaia di lire.

Quando Rowland Hill propose in Inghilterra la posta ad un penny, fu accusato di pazzia, ed anche allora a ragione del prezzo di costo. Come volete, si diceva, che le poche lettere, che vanno da Londra ad Inverness, nella parte più lontana della Scozia, paghino tanto quanto le moltissime, che vanno ad uno dei paesi prossimi a Londra, per esempio a Greenwich? Per trasportare quelle poche lettere in Scozia dobbiamo spedire corrieri, che ci costano migliaia di lire. Come volete far ricadere sopra un breve trasporto nei dintorni di Londra una spesa relativamente così enorme? Si vede oggi come fosse errato questo ragionamento relativo al servizio postale!

Ma vediamone un altro, il tramviario. Secondo l'antico sistema, vigente anch'oggi a Roma ed in altre grandi città, la tariffa cresce con le distanze. Invece là, dove il servizio tramviario è organizzato con criteri più moderni, vi è un prezzo unico. Modello fra questi è il *Métropolitain* di Parigi: con tre soldi in seconda classe, e con cinque soldi in prima, si può percorrere tutta Parigi da Vincennes al Bois de Boulogne attraversando anche, se vuoi, tutti i boulevards extérieurs, e percorrendo distanze di 40 e più chilometri. E badate che, una volta pagati i tre o i cinque soldi si può percorrere questa linea quante volte si vuole (ed alcuni lo hanno fatto per studiare bene quel servizio), purchè, naturalmente, non si esca dalla rete, e non si risalga all'esterno. Ebbene questi servizi postali e tramviari in che differenziano dal servizio ferroviario?

Per poter stabilire la tariffa unica bisogna considerare complessivamente la spesa di tutto il servizio, e dividere questa spesa fra tutti coloro, che godono i vantaggi del servizio stesso. Quando la spesa, relativamente al numero di coloro, che se ne giovano, è esigua, si può stabilire la tariffa unica con successo, come si fa per la posta e per i *trams*. Quando, invece, dividendo questa spesa, si riscontra che i piccoli trasporti possono farsi con altri mezzi più economici, allora non è possibile stabilire la tariffa unica, ma si può solo, e perciò la mia proposta, stabilire questa unità di tariffa a partire da una data distanza. Poichè oggi i trasporti di merci e di viaggiatori al di là dei 700 chilometri sono pochissimi rispetto a quelli, che han luogo entro i 700 chilometri, voi potete benissimo, con un insignificante accrescimento di spesa sui primi, stabilire la tariffa unica per i trasporti a maggior distanza; stabilire, cioè, un sistema civilissimo come lo avete per la posta e per i *trams*. Credo che questo principio possa costituire per l'Italia l'inizio di una grandissima elevazione dal punto di vista non solo commerciale, ma anche intellettuale, morale e politico, fondendo gl'interessi e l'anima di tutte le regioni d'Italia.

Raccomando al mio amico, onorevole Gianturco, l'adozione di questo principio. Nel mio emendamento è detto che solo fra tre anni questo principio debba entrare in applicazione, perchè ciò sarebbe impossibile senza aver accresciuto prima considerevolmente il nostro materiale, senza aver migliorate e riordinate le nostre linee ferroviarie. Ma auguro all'onorevole Gianturco

di dare il suo nome a così grande e feconda riforma. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Cassuto ed altri all'articolo 39 propongono il seguente emendamento:

In fine, invece delle parole: « della Sicilia e della Sardegna » dire: « della Sicilia, della Sardegna e dell'isola d'Elba ».

L'onorevole Cassuto ha facoltà di parlare.

CASSUTO. Mi permetto di fare una semplice dichiarazione, che abbrevierà la discussione invece di prolungarla. E la dichiarazione è questa; che nutro fiducia che il Governo voglia almeno riconoscere le esigenze dell'Isola dell'Elba in tema d'istruzione e di scuole, e voglia soddisfarle, come quelle della Sicilia e della Sardegna, estendendo i provvedimenti del titolo sesto all'Isola d'Elba, alla Capraia ed al Giglio, nello stesso modo con cui li ha estesi alle provincie del Lazio, delle Marche e dell'Umbria.

Più ancora che fiducia, è in me aspettativa, la quale è la via che conduce al conseguimento e alla soddisfazione del diritto.

In questa aspettativa ed in questa fiducia ritiro il mio emendamento sull'art. 39, come non ho insistito in emendamenti precedenti. Debbo però protestare che nel far questo non è già che io abbia mutato opinione e propositi, e che quel che ho detto io voglia revocare e cambiare; ma è perchè naturalmente prevedo che in questa proposta, come in altre, anche con novanta firme, i voti si fonderebbero e si unificerebbero nel mio voto solo. (*Si ride*).

E quindi, per gli interessi che propugno, non credo di esporre questi miei emendamenti al voto della Camera, salvo quello relativo all'istruzione; e preferisco di lasciare intatta ed impregiudicata ogni questione, perchè, in tempo migliore ed in altra occasione più favorevole, possa essere nuovamente studiata dal Governo e considerata dalla Camera.

Con questa esplicita premessa dichiaro di non insistere pel momento nella mia proposta.

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

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Poichè quella, a cui si riferisce l'onorevole Cassuto, è una questione affatto speciale, risponderò subito.

Come è già stato detto precedentemente, il Governo consentirà ad aiutare, nelle isole dell'arcipelago toscano, l'istruzione pubbli-

ca. Quando verrà l'articolo relativo, ne discuteremo.

Ringrazio intanto l'onorevole Cassuto di aver ritirato il suo emendamento; perchè al Governo sarebbe stato impossibile di accettare qualsiasi ampliamento, qualsiasi modificazione della legge che importi un aumento di spesa.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bizzozero.

BIZZOZERO. L'onorevole Gallini ha sostenuto una domanda principale; io sostengo una domanda subordinata; e per questa ragione spero che avrò migliore fortuna presso il Governo.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non spero.

BIZZOZERO. Mi limiterò a ricordare un precedente storico: quello della votazione di un ordine del giorno, già avvenuta in questa Camera in una seduta del mese di maggio. Quell'ordine del giorno suonava come appresso:

« La Camera esprime il voto che venga concessa una sovvenzione chilometrica per l'impianto e l'esercizio di tramvie extraurbane con le discipline da statuirsi mediante apposito disegno di legge ».

Quest'ordine del giorno era accettato dal ministro del tempo; era anche raccomandato dall'onorevole Rubini, che mi compiacce di vedere presente, il quale è, come tutti sanno, un vigilante custode del bilancio, ed era finalmente approvato dalla Camera. Quindi mi sento alquanto incoraggiato nel proporre questo emendamento; tanto più perchè esso contiene una condizione, che ha una importanza ragguardevole, e cioè quella che le sovvenzioni possano essere concesse a patto che sia assicurato nella stessa misura il concorso degli enti locali. Non intendo di entrare nel merito di questo emendamento, perchè in sostanza le ragioni illustrative di esso sono state già svolte dal collega Gallini, e perchè già ho avuto occasione di svolgerle alla Camera nella suaccennata seduta.

Mi limito quindi a raccomandarne l'approvazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Riccio Vincenzo.

RICCIO. Ho domandato di parlare, più che altro, per provocare dal Governo dichiarazioni per l'avvenire. Comprendo che ora non è possibile modificare la legge in un senso molto largo per quel che ri-

guarda la viabilità. Ma vorrei far considerare al Ministero che le questioni della viabilità sono forse per alcune provincie del Mezzogiorno, molto più importanti di quelle che noi abbiamo trattato fino ad ora, e più utili di quelle, con cui si sgrava la proprietà e si regolano i patti agrari. La importanza loro è stata anche riconosciuta da quasi tutti gli oratori, che hanno parlato nella discussione generale: dall'onorevole Colajanni allo stesso ministro del tesoro, onorevole Majorana.

È necessario trovare una soluzione radicale alla questione della viabilità; ed io attendo con fiducia la soluzione, che darà l'onorevole Gianturco. È un problema molto serio; nè per alcune provincie sono sufficienti le disposizioni del primitivo disegno Sonnino che favorisce lo sviluppo delle tramvie. Basta guardare la carta geografica d'Italia per vedere che vi sono nel Mezzogiorno regioni montuose, come il nostro Abruzzo, come il Molise, come larga parte della provincia di Benevento, come il Gargano, dove le tramvie poco potranno riuscire utili. Basta considerare che vi sono regioni, che mancano di strade comunali, in cui vi sono comuni interamente isolati dal consorzio civile per comprendere la necessità di provvedimenti radicali sulla viabilità ordinaria. Ragioni di civiltà richiedono che il problema si risolva presto e con larghi criteri.

Bisogna riconoscere che il Ministero attuale, per la soluzione di questo problema, ha fatto un passo molto più lungo di quello fatto dal Ministero passato. Per conto mio lo riconosco lealmente, e ne do lode al presente Gabinetto.

Ma, data questa buona volontà di arrivare ad una soluzione, vorrei pregare il ministro di darci affidamenti per l'avvenire. Non basta quanto egli ha detto per le strade vicinali, che rappresentano un lato solo, e forse non il più importante, del problema. Noi abbiamo strade provinciali di serie contemplate dalla legge del 1869, non ancora costruite; ne abbiamo 42 della legge del 1881, non ancora cominciate; ne abbiamo 124 della legge del 1881, non ancora compiute.

Il Ministero dei lavori pubblici ha proceduto in questi lavori stradali, a caso, a spezzoni: si sono cominciate molte strade e poche se ne sono compiute; vi sono pezzi di strade non continuati; è mancato un piano organico; molte volte è accaduto che que-

ste strade, costruite a metà, sono rimaste inutili, ed il lavoro è andato in parte perduto.

È necessario che si proceda con un programma determinato; come è necessario che possibilmente si alleggeriscano un poco più gli enti locali del Mezzogiorno, e che in gran parte si tolgano a provincie e comuni gli oneri di queste strade. Si è fatto così per la Calabria e per la Basilicata: non chiedo che ora, nella discussione di questa legge, si deliberi ciò per tutto il Mezzogiorno, ma chiedo un affidamento per l'avvenire.

Parliamo frattanto delle strade comunali, di cui si occupa il presente disegno di legge. Anticipo qualche osservazione che altrimenti avrei fatta sui singoli articoli di questo titolo. Il Ministero, ripeto, ha fatto un passo innanzi, proponendo una spesa per strade comunali. Però vorrei pregarlo di fare un passo di più. Con l'articolo 43 *quinquies* si ammette un principio generale: il Governo è autorizzato a costruire e sistemare le strade comunali occorrenti, per allacciare alla esistente rete stradale i comuni presentemente isolati. Ed è principio giustissimo, corrispondente all'equità. Questa disposizione non v'era nel disegno presentato dal Ministero precedente, e per ciò merita lode il presente Gabinetto.

Quando si consideri che nell'Italia settentrionale vi sono 522 metri di strade comunali per chilometro quadrato, nell'Italia centrale 387, e nel Mezzogiorno ve ne sono appena 45, nell'isola di Sicilia 86, nella Sardegna solo 63, si comprende come il Governo faccia bene a sistemare la viabilità intercomunale in queste più povere regioni d'Italia. Ma si vuole sistemare, o solamente contribuire a sistemare questa viabilità? Non sarebbe meglio, come dice lo stesso articolo 43 *quinquies*, che il Governo assumesse la cura di completamente costruire e sistemare questa viabilità senza il concorso degli enti locali, che spesso non possono contribuire? Non sarebbe meglio sopprimere il contributo di provincie e comuni, quale è voluto dall'articolo 43 *sexies*?

Il Governo pone un sesto della spesa a carico dei comuni; piccolissima somma che, ripartita in vari esercizi, arriva a quote minime, che non graveranno di molto, certamente, sul bilancio dello Stato, ma che, rispetto ai piccoli comuni, rappresenteranno oneri grandissimi. Quando il Governo considera che con la legge del 1868 facevamo obbligo ai comuni di costruire le loro strade, ed essi si sono trovati in condizioni

finanziarie così misere che non hanno potuto ottemperare a quest'obbligo, per cui erano stabilite sanzioni e mezzi coattivi, vede come riesce impossibile, qualche volta, ottenere da piccoli comunelli il sesto di quest'onere, che è poca cosa rispetto allo Stato, specialmente se ripartito in molti esercizi, e che è invece gravosissimo per i comuni.

Chiedo perciò al ministro se non creda opportuno rinunciare a questo sesto, o almeno se non voglia riservarsi la facoltà, esaminando le condizioni economiche dei vari comuni, di fare assumere dallo Stato tutto l'onere pel riallacciamento dei comuni isolati alla rete stradale.

Non faccio proposte; lascio la cosa al senso d'equità dell'onorevole Gianturco, ed un po' anche alla conoscenza, che egli ha delle condizioni del Mezzogiorno, del grave disagio, in cui versano vari comuni, e del loro isolamento. Quando si considera che tutti i nostri operai, che danno così largo contingente all'emigrazione, hanno costruito lavori stradali d'un'importanza mondiale nell'America, e noi non siamo riusciti a costruire piccole straducciuole, che servano a mettere in comunicazione questi comuni col resto del mondo civile, si comprende come si faccia opera di civiltà volendo a tutti i costi completare almeno la deficiente viabilità comunale.

Si tratta di provvedimenti richiesti da gravi necessità e da vere esigenze di civiltà.

Sono sicuro che, almeno su questo punto, il ministro mi dirà una parola di affidamento. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole ministro, vuol parlare?

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ringrazio l'onorevole Riccio delle cortesie parole, che ha avuto per il nuovo Ministero, per aver esso stimato dover suo completare la lacuna, che vi era nel disegno precedente in materia di opere pubbliche; e gli dichiaro subito che sono d'accordo con lui sulla necessità d'integrare le disposizioni della nostra legislazione in tema di viabilità ordinaria: poichè dagli studi, che ho ordinato, mi risultano dati molto gravi intorno alle condizioni di molti comuni, che sono assolutamente fuori del mondo.

I comuni, che non hanno alcuna comunicazione con la rete stradale esistente, sono 175 nell'Italia settentrionale, 20 nell'Italia centrale, 28 nell'Italia meridionale, 7 in Sicilia, 13 in Sardegna. Sono, quindi, 213 comuni che sono fuori del mondo.

Con l'aggiunta fatta al disegno di legge precedente il Governo si propone di costruire 976 chilometri di strade, con una spesa di circa 18 milioni di lire, per mettere questi comuni in condizione di vivere la vita comune della nazione.

Proponendo questo provvedimento, abbiamo creduto di cointeressare i comuni. Non potevamo dispensarli dal contributo, non tanto per ragioni finanziarie, quanto per far sì che le richieste fossero presentate per le strade più urgenti, e per stabilire una specie di graduatoria fra i comuni. Se lo Stato si fosse assunta tutta la spesa, tutti si sarebbero fatti innanzi, e ciò avrebbe perturbato l'andamento normale dei lavori.

Noi quindi, riserbandoci di presentare un piano organico, abbiamo chiesto al Parlamento di consentirci la spesa di un milione per approntare i progetti e intraprendere le costruzioni più urgenti. E contiamo, in un breve numero di anni, di compiere questo dovere, che l'Italia nuova ha verso la più povera parte della nazione.

Naturalmente non è risoluto con ciò tutto il problema, nè sotto l'aspetto della costruzione, nè sotto quello della manutenzione.

Delle strade dipendenti dalla legge del maggio 1875, al 10 giugno 1904 solo 39 erano compiute nella loro lunghezza e ne restavano ad ultimare 26; di quelle dipendenti dalla legge 23 luglio 1881, 246 erano compiute e ne rimanevano a compiere 116 e da iniziare 43.

Tutto ciò è effetto degli errori dei preventivi; perchè la spesa effettiva ha superato di gran lunga le previsioni.

Ma il problema non riguarda soltanto la costruzione, riguarda anche la manutenzione di coteste strade. Vi sono tronchi di strada abbandonati, su cui cresce l'erba, alla cui manutenzione gli enti locali non hanno modo di provvedere, e che, dopo che furono tagliati boschi secolari per costruirli, non rispondono all'uso a cui erano destinati.

Vengo all'onorevole Gallini ed all'onorevole Bizzozero. Sono veramente desolato di non poter accogliere (per usare il linguaggio dell'onorevole Bizzozero) nè la domanda principale, nè la domanda subordinata. Non le posso accogliere, non perchè non partecipi all'opinione che sia opportuno di promuovere le tramvie, e soprattutto le tramvie extra urbane; anzi porrò alla Camera di dichiarare espressamente che si tratta delle tramvie extra

urbane perchè a quelle urbane deve provvedere ciascuna città con i propri mezzi; non perchè sia cessata, come pareva all'onorevole Gallini, la distinzione tra le ferrovie economiche e le tramvie, perchè non pare che sia stato questo l'intento della legge del 1905; ma perchè lo svolgimento delle tramvie, in un paese così accidentato, come l'Italia, può rendere meno aspra e difficile la questione ferroviaria.

Ma, nelle stato presente dei nostri mezzi, estendere a tutta l'Italia le provvide disposizioni ci è parso, per verità, troppo gravoso per le finanze. E poichè non è possibile che il Governo accolga gli emendamenti, che portano un aumento di spesa, debbo perciò limitarmi ad esprimere soltanto il mio rammarico e la mia buona volontà.

Vengo alla questione proposta dall'onorevole Cappelli. Tale questione ha formato oggetto di studi importanti da parte della Commissione reale per l'ordinamento delle ferrovie. Si tratta di correggere, per così dire, la geografia d'Italia. Certo, data la configurazione del nostro paese, mantenere la tariffa proporzionale è un errore economico, che gravemente danneggia le provincie più lontane dai grandi emporii, in cui vanno svolgendosi e da cui s'irradiano i commerci. A questo concetto sono ispirate così le proposte dell'onorevole Maggiorino Ferraris, per la tariffa a prezzo unico, come gli studi della Commissione reale e della Direzione generale e, del ministro Tedesco nella proposta di attuare invece le tariffe differenziali per i viaggiatori e i bagagli.

Ora, poichè l'onorevole ministro del tesoro ha fatta, nel suo discorso, un'indiscrezione, circa un mio proponimento di attuare la tariffa differenziale, non ho alcuna difficoltà di dire quale è il pensiero del Governo. Il proposito del Governo è di rendere più facili gli scambi tra nord e sud, mercè le tariffe differenziali. Gli studi sono compiuti. Tenendo un coefficiente di riduzione non molto elevato (perchè questa è condizione *sine qua non* per la buona riuscita della riforma), la diminuzione dei prodotti ferroviari si calcola, tra viaggiatori e bagagli, nel primo anno in circa tre milioni. Ma nella peggiore delle ipotesi la ripresa sarebbe sicura, e il paese ne risentirebbe certamente grandissimo vantaggio.

Perchè la Camera abbia un saggio degli studi fatti dalla Direzione delle ferrovie dello Stato, dirò che un viaggio di corsa

semplice da Torino a Reggio di Calabria costa attualmente in prima classe lire 174.35 e costerebbe invece con la tariffa differenziale lire 82.10: differenza in meno lire 92.25; in seconda classe da lire 122.05 costerebbe lire 54.20: riduzione lire 67.85; in terza classe da lire 79.25 costerebbe lire 34.55: riduzione lire 44.70.

La Direzione delle ferrovie dello Stato, d'accordo col Ministero, non ha potuto attuare questa tariffa differenziale, per difficoltà, che sono venute dalla Società delle Meridionali, la quale affacciava pretese di reintegro, ed anche perchè non abbiamo materiale mobile sufficiente per far fronte all'aumento del movimento dei viaggiatori, a cui avrebbe certamente dato luogo la tariffa differenziale.

Questo, che ho detto, dimostra il fermo proposito del Governo di venire ad una sollecita soluzione della grave questione patrocinata dall'onorevole Cappelli. Ed io spero di potere attuare la benefica riforma nel venturo anno.

Abituato a non fare promesse, che non sia certo di poter mantenere, non potrei accettare un articolo aggiuntivo, che prefiggesse un termine perentorio.

Non posso perciò accettare l'emendamento dell'onorevole Cappelli; ma consento nel concetto sostenuto da lui e da tanti autorevoli uomini in questa Camera, e dichiaro a nome del Governo che cercherò di tradurlo in atto il più sollecitamente possibile.

ORLANDO V. E., *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ORLANDO V. E., *relatore*. Limitandomi a brevi dichiarazioni circa gli emendamenti proposti, sono dolente di dover dire all'onorevole Gallini che la Commissione, avendo in via di massima ritenuto di non poter consentire estensioni territoriali della legge, non può accettare gli emendamenti di lui.

All'onorevole Cappelli poi rivolgo viva preghiera di non insistere nel suo emendamento e di contentarsi delle dichiarazioni fatte dal ministro dei lavori pubblici.

La questione da lui sollevata ha una importanza immensa, come molto acutamente egli stesso ha detto.

Si tratterebbe, infatti, di introdurre, in materia di ferrovie, quella medesima tendenza, che in materia postale produsse una vera rivoluzione, cioè la sostituzione della tassa fissa al principio della tassa variabile:

una vera rivoluzione, dico, indipendente anche dalla stessa forma geografica della nazione.

In realtà, le ferrovie si avviano anch'esse verso questa grande trasformazione, che noi però non possiamo ora pregiudicare con una votazione affrettata.

Del resto, le dichiarazioni dell'onorevole ministro sono state tali, che potranno, io credo, soddisfare l'onorevole Cappelli.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Fili-Astolfone a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FILI-ASTOLFONE. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, la relazione sul disegno di legge per maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione del Fondo per il culto per l'esercizio finanziario 1905-906.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione dei provvedimenti per le provincie meridionali, per la Sicilia e per la Sardegna.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

La prima proposta è quella sostitutiva dell'onorevole Cappelli.

Domando all'onorevole Cappelli se la mantenga.

CAPPELLI. Prendo atto dell'assicurazione datami dal ministro riguardo alle tariffe decrescenti, secondo la distanza.

Questa è la prima necessità per il nostro paese. Ve ne è poi, come ho detto, un'altra importantissima, cui ha così bene accennato anche l'onorevole relatore Orlando, quella cioè di stabilire una distanza massima, al di là della quale la tariffa divenga unica.

Io mi contento per ora delle assicurazioni riguardanti la tariffa decrescente, e spero che l'onorevole ministro possa fra qualche tempo darmi assicurazioni eguali rispetto all'altra e maggiore riforma.

PRESIDENTE. L'onorevole Gallini ha una proposta sostitutiva, oltre che all'articolo 39, anche al 40, che dovrebbe essere soppresso.

L'onorevole Gallini ha facoltà di parlare.

GALLINI. L'onorevole ministro ha messo in grave imbarazzo me ed i miei colleghi, che hanno firmato con me la proposta, perchè, e per la risposta tecnica e per la risposta di merito, ci ha lasciati nella maggiore incertezza.

Io domandava a lui se, con l'articolo 15 della legge del 1905, che parla di strade economiche sopra le strade ordinarie nelle varie località e godono di un sussidio di cinque mila lire a chilometro, potremmo invocare il sussidio senza ricorrere a questo tema delle tramvie e senza insistere nel mio emendamento.

L'onorevole ministro mi ha risposto con una specie di negativa non motivata. Io non ho compreso, certo per insufficienza mia, se sia, o no, possibile, a base di questa legge, chiedere ciò, che noi chiediamo con l'articolo sostitutivo che abbiamo presentato.

Questo per la parte tecnica. In quanto al merito, non domandavo alcuna deroga alla legge pel Mezzogiorno. Ho dimostrato che questa operazione è per lo Stato un buon affare; e nel mio emendamento propongo che, anno per anno, a seconda del tempo e del modo, siano stabiliti in bilancio i fondi necessari per questi sussidi alle tramvie; fondi che sarebbero esuberantemente coperti col risparmio che si farebbe di qualche chilometro di ferrovia.

Non posso quindi essere soddisfatto. Ripeto che l'onorevole ministro ha messo in imbarazzo me e i miei colleghi; perchè, da un lato, non vorremmo ostacolare in nessun modo la legge sul Mezzogiorno; ma d'altra parte, quando riceviamo una risposta non adeguata alla nostra giusta domanda, ci troviamo nella necessità di opporre le nostre ragioni. Avrei voluto dal ministro una promessa rassicurante; di fronte ad una domanda così giusta, avrei voluto che avesse preso impegno di studiarla; avrei voluto che il presidente del Consiglio stesso si fosse impegnato a tradurre in atto questo giustissimo desiderio nostro; e cioè che, quando si sussidiano le ferrovie e gli automobili, si abbiano a sussidiare anche le tramvie, che sono le vene capillari delle grandi reti stradali. Di questo l'onorevole ministro non mi ha detto nulla. Quindi sono dolente di dover mantenere la mia proposta.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Mi pareva di aver data al collega Gal-

lini una risposta abbastanza chiara: ma forse non sarò riuscito a spiegarmi con sufficiente precisione. Ripeto che a me non par possibile confondere le tramvie colle ferrovie economiche e le disposizioni per le tramvie, che stiamo discutendo, con quelle della legge del 1905. Il criterio normale è questo: la tramvia di regola procede sulla strada ordinaria e senza sede propria, mentre la ferrovia di regola procede su sede propria. In altri termini, per quanto la tramvia possa avere in alcuni tratti una sede propria, per questo non cessa di essere tramvia: ma normalmente non ha sede propria. La ferrovia, invece, ha sempre, o quasi, sede propria; ma, ove anche corra per qualche tratto su una strada ordinaria, non per questo cessa di essere ferrovia. Questo è, a parer mio, il concetto fondamentale per distinguere le ferrovie economiche dalle tramvie. Ora la legge precedente dice: « sia sulla sede propria e sia sulla strada ordinaria ». (*Interruzione del deputato Gallini*).

Ciò posto non è possibile ammettere che la presente disposizione sulle tramvie abroghi quella concernente le ferrovie: tale disposizione conserva perciò il suo pieno vigore.

In quanto al merito, l'onorevole Gallini diceva che egli non propone spese e quindi non offende il principio posto dal Governo come caposaldo di questa discussione, quello cioè, di non aumentare la spesa. Ora è vero che l'onorevole Gallini non domanda stanziamenti immediati, ma è anche vero che la sua proposta suona così: « Ai fondi necessari per tali sovvenzioni sarà provveduto ogni anno con la legge del bilancio ». Perciò, ove il Governo assumesse questo impegno, fin dall'anno venturo dovremmo venire alla Camera a chiedere i fondi occorrenti per coteste sovvenzioni. Dunque, se non si tratta di uno stanziamento immediato, si tratta certo di un obbligo preciso di provvedere; e le conseguenze si vedrebbero subito.

In quanto all'invito a studiare credo di avere promesso all'onorevole Gallini più di quanto egli chiese, perchè ho dichiarato che intendiamo promuovere la diffusione delle tramvie in Italia, potendo questo essere il modo di risparmiare la costruzione di molte ferrovie.

Avendo perciò promesso al collega Gallini più di quanto chiedeva, mi aspetto da lui che ritiri anche il suo articolo aggiuntivo. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Onorevole Gallini, mantiene?

GALLINI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e per debito di cortesia rinunzio ad insistere sulla proposta anche a nome dei miei colleghi.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Casuto ha dichiarato di ritirare il suo emendamento e l'onorevole Bizzozero pure.

Onorevole relatore, desidera forse di parlare?

ORLANDO V. E., *relatore*. Onorevole Presidente, per pura dimenticanza dove si dice: « per sovvenzioni a tramvie » è stata omissa la qualifica *extra urbane*; bisogna aggiungerla.

PRESIDENTE. Con questa correzione pongo a partito l'articolo 39 di cui do lettura:

Art. 39.

Sarà iscritta nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici la somma di lire 500,000 nell'esercizio 1907-908 e di un milione negli esercizi successivi, per sovvenzioni a tramvie *extra urbane* con trazione meccanica costruite ed esercitate dopo la promulgazione della presente legge tanto in sede propria quanto sulle strade ordinarie e sui tratturi nelle provincie meridionali continentali e in quelle della Sicilia e della Sardegna.

(È approvato)

Art. 40.

Le sovvenzioni non potranno eccedere il limite massimo di lire 1,000 per chilometro e non potranno essere accordate per più di trenta anni.

(È approvato).

Art. 41.

La concessione delle tramvie sarà fatta dal Governo con decreto reale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

La concessione del suolo stradale occorrente per l'impianto delle tramvie sarà data, per le strade nazionali, con decreto reale, udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato; per le strade provinciali o comunali con deliberazione dei Consigli provinciali o comunali; per le strade consortili con deliberazione dell'assemblea generale del consorzio.

Quando la tramvia dovesse percorrere strade appartenenti ad Enti diversi potrà tra questi costituirsi un consorzio.

Ove a ciò non venga volontariamente provveduto, ciascuno degli interessati potrà promuovere la costituzione obbligatoria del consorzio secondo le norme che ver-

ranno stabilite nel regolamento per l'applicazione della presente legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Vorrei pregare la Camera di consentire che fosse fatta una correzione di forma in quest'articolo. Invece di dire: « La concessione delle tranvie » per adoperare un linguaggio giuridico più preciso si dica: « La concessione delle sovvenzioni alle tranvie ».

PRESIDENTE. Con questa lieve modificazione di forma pongo a partito l'articolo 41.

(È approvato).

Art. 42.

Fra due o più domande di concessioni riguardanti una stessa regione, sarà data la preferenza a quella avente per oggetto linee e tronchi che si completino fra loro formando una rete tramviaria, o che servano a congiungere o completare altre reti, o facciano capo a ferrovie esistenti.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Anche in quest'articolo per ragione di coordinamento bisognerà dire semplicemente: « Fra due o più domande riguardanti ecc. » sopprimendo le parole: « di concessioni ».

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo 42, così emendato.

(È approvato).

Art. 43.

Ferme restando le disposizioni della legge 27 dicembre 1896, n. 561 la costruzione e l'esercizio delle tramvie, la misura delle sovvenzioni e le modalità per la concessione e il pagamento delle medesime saranno stabilite dal regolamento, da approvarsi con decreto reale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, e da pubblicarsi non oltre il 31 dicembre 1906, per l'applicazione della presente legge.

(È approvato).

Viene ora l'articolo aggiuntivo 43 bis concordato tra Ministero e Commissione.

Art. 43 bis.

Sarà iscritta nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici la somma di lire 3,600,000, da stanziare in ragione di lire 400,000 annue negli esercizi finanziari dal 1906-907 al 1914-915 per concessioni di

sussidi all'impianto e all'esercizio in servizio pubblico di automobili per trasporto di viaggiatori e merci tra località non congiunte da ferrovie o da tramvie, nelle provincie meridionali continentali e in quelle della Sicilia e della Sardegna.

Per l'esercizio 1906-907, la predetta somma di lire 400,000 sarà prelevata dal fondo di riserva assegnato al n. 15 della tabella B annessa alla legge speciale riguardante l'aumento della spesa straordinaria consolidata del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari dal 1905-906 al 1920 921.

Su questo articolo era iscritto a parlare l'onorevole Riccio.

RICCIO. Rinuncio.

PRESIDENTE. A questo articolo l'onorevole Pasqualino Vassallo ha proposto il seguente emendamento aggiuntivo:

« I comuni interessati sono autorizzati a costituirsi in Consorzio per l'impianto e l'esercizio di automobili e in tal caso saranno devoluti al Consorzio i sussidi di cui nel primo comma.

« Gli saranno altresì devoluti i compensi per i trasporti postali ».

L'onorevole Pasqualino-Vassallo ha facoltà di parlare.

PASQUALINO-VASSALLO. Il mio emendamento non implica nessun aumento di spesa. Confido quindi che il ministro gli voglia far buon viso. Il Governo ha riconosciuto con l'articolo 43-bis che, quando tra cinque anni avremo costruito le ferrovie complementari, non sarà ancora stato risolto, rispetto a molti comuni del Mezzogiorno e specialmente della Sicilia, il problema della viabilità, anche rispetto a quei comuni che hanno già strade. Però il Governo calcola probabilmente sull'iniziativa privata. Ora dirò cosa, nella quale potrò avere il consenso di tutti, affermando che l'iniziativa privata vuole essere stimolata prima che sorga in regioni, ove il capitale o manca o è così deficiente.

Perciò, se si vuole davvero che sorga un servizio di automobili per collegare comuni, che, pure avendo strade, mancano di veri e propri mezzi di trasporto, occorre che siano autorizzati i consorzi dei comuni, ed incoraggiati efficacemente i comuni all'impianto e all'esercizio delle linee.

Ora il mio emendamento tende appunto ad ottenere l'affidamento che i comuni siano autorizzati ad unirsi in consorzio, e che sia allora data non solo la sovvenzione stabilita nell'articolo 43-bis, ma che siano pre-

feribilmente affidati al consorzio i trasporti postali. Trattandosi di una proposta modesta, che potrà produrre utilissimi risultati, spero che Governo e Commissione vorranno accettarla.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mazziotti.

MAZZIOTTI. Desidero soltanto di fare una raccomandazione, che svolgerò in stile telegrafico, tenendo conto del naturale e legittimo desiderio della Camera di votare sollecitamente il disegno di legge.

Quantunque l'onorevole Gianturco sia solo da breve tempo alla direzione del Ministero dei lavori pubblici, avrà certamente notato, a proposito del servizio degli automobili, un fatto veramente singolare.

Allorquando il ministro Tedesco propose, e la Camera accettò, con la legge del 30 giugno 1904, di stanziare in bilancio un sussidio per l'impianto e l'esercizio di linee automobilistiche, immediatamente piovvero da parte di comuni e di provincie innumerevoli domande dirette ad ottenere la concessione di tali sussidii.

Gli enti locali si affrettarono a presentare siffatte domande, perchè era stabilito che la concessione dei sussidi sarebbe stata fatta in base ad una graduatoria formata sulla precedenza delle domande stesse.

Avvenne così che in breve tempo presso il Ministero si formò un elenco di centinaia di domande, le quali avrebbero facilmente indotto a credere che sollecitamente il nostro paese sarebbe stato dotato di una importante rete di servizi di trasporti pubblici mediante automobili. Invece con grande sorpresa si è visto che, mentre le istanze per concessione di sussidi ascendevano a centinaia, solo tre linee di automobili sono state impiantate, cioè la Spoleto-Norcia, quella del comune di Pitigliano sul percorso Orvieto-Albegna, e finalmente quella dell'amministrazione provinciale di Modena sul percorso Marascella-Pavullo.

L'onorevole ministro avrà certamente dovuto portare la sua attenzione su questo fatto singolare, le cui ragioni si possono facilmente immaginare.

Anzitutto esso dipende dalla insufficienza della misura del sussidio, stabilito, con il regolamento dell'8 gennaio 1905, in un massimo di lire 500 a chilometro.

Ma su questo punto non intendo indugiarmi; perchè nell'articolo 43, che abbiamo ora votato, è stabilito che nel regolamento della legge in discussione sarà determinata la misura del sussidio; e mi auguro che l'onore-

vole ministro la determinerà in una cifra, che possa veramente incoraggiare gli enti locali ed i privati ad intraprendere animosamente l'impianto e l'esercizio di questi servizi di automobili, che tutti desideriamo, e che possono riuscire di grande beneficio alle popolazioni sprovviste di linee ferroviarie e di tramvie.

Ma, oltre l'assoluta insufficienza della misura del sussidio stabilita dal regolamento del 1905, altre gravi ragioni hanno contribuito ad impedire che il nostro paese si avvantaggiasse di questo moderno ritrovato della civiltà. Finora l'automobilismo è stato coltivato soltanto dagli amatori dello *sport*, e l'industria si è principalmente occupata di costruire automobili ricchi ed eleganti, corrispondenti ai larghi mezzi di coloro, che si dilettono di questa specie di *sport*, e capaci di grande velocità.

Ad incoraggiare questa tendenza si sono indetti concorsi e gare con corse vertiginose e sfrenate, che hanno dato luogo a frequenti e dolorosi infortuni. Le notizie di questi avvenimenti, che hanno sacrificato non poche vite, hanno naturalmente destato una grave impressione, e poca o niuna fiducia del pubblico in questo nuovo mezzo di comunicazione, e hanno sempre scoraggiato i comuni ed i privati dall'istituire effettivamente i servizi automobilistici. Bisognerebbe che chi ha la fortuna di possedere automobili cominciasse a comprendere che, con le corse sfrenate, oltre alla minaccia continua dell'integrità personale, si arreca un grave danno al paese, perchè si rendono rare e difficili le benefiche iniziative per l'istituzione di servizi che pur possono riuscire di grande utilità.

Anzi che ad automobili di lusso, di grande costo e di smisurata velocità, privilegio delle ricche borse, anziché allo *sport*, bisogna pensare ad automobili semplici, solidi, poco costosi, per quanto è possibile, e di una velocità adeguata ai servizi postali. Ora a noi manca assolutamente il tipo dell'automobile postale.

E qui è bene che l'onorevole ministro abbia presente un esempio. La Commissione del bilancio in Francia, nelle sue relazioni sul bilancio delle poste e dei telegrafi per gli esercizi 1902-903 e 1904, ha fatto, per opera specialmente del suo illustre relatore, il deputato Sambat, uno studio completo sul servizio degli automobili in rapporto ai servizi postali. E nella relazione per l'esercizio del 1905 propose al Governo d'indire un concorso per la costruzione di automo-

bili veramente adatti ai servizi postali, secondo due tipi, perchè diversi i tipi secondo la lunghezza delle strade.

Vi sono strade brevissime, sulle quali il traffico è molto limitato, e per queste strade occorrono automobili di poco costo e leggeri: mentre vi sono strade, sulle quali vi è un grandissimo traffico, di lunga percorrenza, e per queste occorrono dei grandi carrozzoni. Non so quale sia stato il risultato di questo concorso; ma a me sembra che in questo modo l'amministrazione francese si sia messa sopra una via molto pratica per creare nel paese una lunga rete di trasporti di passeggeri e di merci mediante automobili.

Un'altra difficoltà, che si oppone, a mio credere, all'impianto di tali servizi, è la divisione delle attribuzioni che si connettono ad esso, fra due dicasteri diversi, cioè il Ministero delle poste e dei telegrafi e quello dei lavori pubblici.

Questa divisione, secondo me, è un errore; e credo sia necessario unificare il servizio, dandolo a preferenza al Ministero delle poste; poichè è questo Dicastero che provvede all'impianto dei trasporti postali, che servono anche al trasporto dei viaggiatori.

Il Ministero dei lavori pubblici non dovrebbe avere alcuna ingerenza nell'impianto di tali servizi, meno per quanto possa riguardare il regolare mantenimento delle strade.

Se si vuole assicurare largamente al paese il beneficio di questo nuovo mezzo di comunicazioni, occorre che una sola amministrazione provveda all'istituzione dei trasporti postali ed alla concessione dei sussidi per gli automobili.

Un'altra grande difficoltà, pienamente nota e riconosciuta, sta nel costo elevatissimo della benzina, che è a preferenza impiegata per i servizi automobilistici.

Noi paghiamo in Italia la benzina novanta lire al quintale, mentre all'estero, in Germania, in Svizzera, si paga soltanto da dodici a quindici lire.

Non ignoro come questo argomento della riduzione del dazio sulla benzina, che è causa dell'alto prezzo di essa, abbia formato oggetto di larghi studi dell'Amministrazione delle finanze. Essa si è occupata moltissimo di trovar una sostanza adulterante per la benzina affinché questa valesse soltanto per usi industriali e non potesse servire per l'illuminazione, nel qual caso farebbe una dannosa concorrenza al petrolio.

Confido che, continuando questi studi, si possa riuscire a mitigare notevolmente il dazio sulla benzina, in guisa che il prezzo di essa corrisponda a quello che si paga negli altri paesi.

Sono sicuro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici spiegherà tutti i suoi buoni uffici presso il suo collega delle finanze perchè si giunga a questo risultato, il quale contribuirà largamente a diffondere tra le nostre popolazioni un mezzo di trasporto rapido e facile; con grande beneficio delle loro condizioni economiche.

PRESIDENTE. L'onorevole Sinibaldi ha facoltà di parlare.

SINIBALDI. Farò un telegramma anche più breve di quello dell'onorevole Mazziotti. Nella legge del quadriennio furono stanziati 100 mila lire annue per sussidio a servizi automobili per tutto il regno. Questa somma fu portata poi con recente legge a 400 mila. Ora sorge un dubbio di fronte all'articolo 43-bis concordato tra Commissione e Governo; ed è questo: il nuovo stanziamento, che dev'essere erogato esclusivamente al Mezzogiorno, andrà in concorso col vecchio? In una parola, dato che con questo nuovo stanziamento si provveda ai sussidi ai servizi automobilistici, che si impianteranno nel Mezzogiorno d'Italia, le altre 400 mila lire che provengono dalla legge del quadriennio, rimarranno limitate al resto d'Italia? Imperocchè noti il ministro dei lavori pubblici (al quale veramente vorrei anche io sottratta questa materia per affidarla al ministro delle poste e dei telegrafi) noti il ministro dei lavori pubblici che le difficoltà, cui accennava l'onorevole Mazziotti, sono d'indole finanziaria; in quanto che non si è potuto mai giungere ad ottenere, per la scarsità del fondo assegnato in bilancio, il massimo dei sussidi che la Commissione speciale aveva proposto.

Ciò posto, se il Mezzogiorno dovesse continuare a concorrere sul fondo generale, per tutto il resto d'Italia, resterebbe l'ostacolo finanziario, che ha impedito fino ad ora l'estendersi e prosperare dei servizi pubblici di trasporto con automobili; anzi si aggraverebbe. Attribuendo infatti al Mezzogiorno questo fondo speciale, oltre ad una quota sul fondo generale, i nuovi impianti sorgerebbero esclusivamente in quelle provincie e finirebbero con assorbire, data l'impossibilità permanente per le altre, anche tutto il fondo generale.

Attendo su ciò una risposta dall'onorevole ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Teodori con gli onorevoli Antolisei, Sinibaldi e Francesco Fazi ha presentato il seguente emendamento aggiuntivo:

«Le disposizioni del titolo quinto vengono estese all'Umbria, alle Marche ed al Lazio, provvedendo con la legge del bilancio agli opportuni stanziamenti».

Non essendo presente l'onorevole Teodori, s'intende che abbia ritirato la sua proposta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Falconi Nicola, per svolgere il seguente emendamento aggiuntivo, sottoscritto anche dagli onorevoli Cimorelli, De Gennaro Emilio, Leone, Fede, Zaccagnino:

«Il contributo delle provincie alla spesa per la costruzione delle strade di serie del 30 maggio 1875 e 23 luglio 1881 è ridotto dalla metà ad un quarto».

FALCONI NICOLA. L'onorevole Riccio ha già molto bene sostenuto la proposta che io faccio. Il far passare in prima categoria tutte le strade di serie da costruirsi dallo Stato porterebbe, secondo la statistica ricordata dall'onorevole ministro, una spesa così grave, che l'onorevole ministro medesimo ha dovuto già dare una risposta negativa.

Io però gli raccomando di tenere presente questo desiderio nel disegno di legge; che sarà presentato dal Governo, affinché dette strade vengano costruite con quelle agevolazioni che nel mio emendamento avevo invocate.

L'onorevole ministro dell'interno sa quanto le provincie sieno dissestate; e sa pure che sarebbe un grande beneficio o raddoppiare il contributo annuale dello Stato o raddoppiare gli anni dello scemputo.

Spero che il Governo accetterà almeno la mia proposta, come una raccomandazione; e ritiro l'emendamento.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ho già dovuto dichiarare con dispiacere che è impossibile aumentare la spesa; per la stessa ragione è impossibile diminuire l'entrata.

RICCIO. Accordiamo un prolungamento per le annualità!

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Equivarrebbe sempre a diminuire l'entrata. Se ella avesse un cre-

dito pagabile in cinque'anni acconsentirebbe a farselo pagare in dieci?

Ringrazio l'onorevole Falconi di avere ritirato il suo emendamento.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Poichè l'onorevole Falconi da provetto magistrato, ha già pronunciato la sentenza, è inutile che gli dica che non posso accogliere il suo emendamento.

Vengo all'emendamento dell'onorevole Pasqualino-Vassallo.

Nessuna legge vieta ai comuni di costituirsi in consorzi. La legge interviene solo quando si tratta di consorzi obbligatori; ma quando si tratta di costituire consorzi volontari per un esercizio pubblico, come questo, non credo vi siano difficoltà nella legislazione vigente.

Non potrei poi accettare la seconda parte dell'emendamento, colla quale l'onorevole Vassallo richiede che l'Amministrazione delle poste sia obbligata ad affidare i suoi servizi a tali consorzi.

L'Amministrazione procede con criteri di tornaconto, e quindi deve affidare il servizio a chi sia in condizione di disimpegnare il servizio meglio e più a buon mercato.

L'onorevole Sinibaldi chiede come saranno spese le 400 mila lire, che si stanziavano ora, in aggiunta alle 400 mila lire già stanziate in bilancio.

In altri termini, domanda se i comuni del Mezzogiorno parteciperanno anche alla distribuzione delle 400 mila lire già stanziate in bilancio.

La risposta è semplice. Abbiamo in bilancio uno stanziamento, che è destinato a tutte le provincie del Regno, comprese quelle del Mezzogiorno e delle isole. Ora non si tratta già di mutare la destinazione di quello stanziamento, ma unicamente di aggiungere in questa legge speciale, in favore del Mezzogiorno, un altro stanziamento.

La conseguenza evidentemente sarà che, potendo soddisfare i desideri del Mezzogiorno e delle isole con questo nuovo stanziamento, crescerà la disponibilità sul fondo antico. Ma nulla esclude che, quando vi sia un avanzo di bilancio nel fondo antico, tale avanzo possa anche esso esser destinato a quelle stesse provincie, che già vi avevano diritto.

Nè il mio amico Sinibaldi può dubitare che il Governo possa soddisfare alle domande delle provincie meridionali e delle

isole coi fondi stabiliti nel bilancio normale in danno delle altre provincie. Abbia fede nella rettitudine e nella equità del Governo, e sia sicuro che non si provvederà alle domande, che gli venissero da parte delle provincie meridionali e delle isole, se non quando siano esaurite le 400 mila lire e rimanga una disponibilità sul fondo stanziato per tutto il Regno, in modo da non offendere il diritto delle altre regioni italiane.

Risponderò poi al telegramma dell'amico Mazziotti. (*Si ride*).

Egli ha notato come il pedone sia mosso in guerra contro l'automobile sportivo, che ha cagionato, e cagiona purtroppo ancora, molte disgrazie. Questo lamento suo io l'ho inteso vivissimo anche in Francia, ove l'anno passato il ministro dell'interno incaricò una Commissione di studiare quali provvedimenti si potessero adottare per impedire la corsa sfrenata che gli automobili seguono talvolta perfino nell'interno delle città. Non dubito che dovremo anche noi stabilire norme, più rigorose che le presenti non siano, per frenare certe corse all'impazzata degli automobili nell'interno nelle città, il che rende poco simpatico alle popolazioni un mezzo di locomozione, che pure è frutto di avanzatissima civiltà.

Il mio amico Mazziotti si duole della insufficienza dei fondi stanziati. E veramente sono insufficienti; perchè le domande pervenute al Ministero per tutta Italia sono per 132 linee di automobili della complessiva lunghezza di 6,000 chilometri. Ora, con un fondo di 400 mila lire, anche ad ammettere che un solo terzo delle domande sia riconosciuto ammissibile, non si potrebbe dare per ogni chilometro di strada percorsa da automobili che un sussidio di 350 lire; il che è affatto insufficiente.

È necessario quindi aumentare il sussidio. L'esperienza ci insegna che anche il massimo sussidio chilometrico stabilito dal regolamento del 1905, che è di 500 lire, non è sufficiente; tanto più che la concessione è limitata a nove anni.

Appunto perciò mi propongo di riprendere in esame tutta la materia e studiare se non sia necessario fare assai più per promuovere l'automobilismo in Italia.

L'onorevole Mazziotti raccomandava inoltre che si unificasse la direzione di questo servizio; che presentemente è in parte affidato al Ministero dei lavori pubblici e in parte al Ministero delle poste. Ma lo prego di considerare che questa è una necessità.

Non posso io curare il trasporto delle lettere e non può l'amico e collega, il ministro delle poste, curare la manutenzione delle strade.

Potremo però e dovremo procedere d'accordo anche nei provvedimenti, che si riferiscono agli automobili; tanto più che il problema dell'automobile postale è irto di difficoltà, soprattutto nel nostro paese.

Gravissima difficoltà per lo sviluppo dell'automobilismo è quella cui accennava l'onorevole Mazziotti, e che accennò anche l'onorevole Majorana come relatore in un recente congresso, e in Senato l'onorevole senatore Colombo: l'elevato costo della benzina.

Ma qui il problema diventa complicatissimo; bisogna infatti evitare le frodi, che si potrebbero fare alla finanza, dato che la benzina non serve soltanto a riscaldare, ma anche ad illuminare; bisognerebbe quindi adulterarla in maniera che non servisse ad illuminare.

È questo un problema tecnico molto difficile. Ad ogni modo, raccomanderò al ministro delle finanze di riprendere lo studio dell'argomento. E certo, se riusciremo a risolvere questo problema di tecnica fiscale avremo giovato ad una importante industria, e al progresso di un mezzo di locomozione, che senza dubbio rappresenta una promessa per l'avvenire, e che è segno di avanzatissima civiltà.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, onorevole relatore.

ORLANDO V. E., relatore. Restringsi a rispondere solo a quegli oratori, che hanno proposto emendamenti, poichè per gli altri non ho nè veste nè competenza per rispondere, debbo dire all'onorevole Pasqualino-Vassallo, che non vedo presente, che anche a me il suo emendamento aggiuntivo sembra perfettamente inutile.

I comuni, infatti, possono costituirsi in consorzio e, costituiti in consorzio, chiedere ed ottenere l'esercizio del servizio di automobili. Ora un'aggiunta, che è inutile, può persino riuscire dannosa; e se egli fosse presente, gli dimostrerei come l'aggiunta in questo caso vizii l'articolo, e lo preghe- rei, quindi, di non insistere.

PRESIDENTE. L'onorevole Pasqualino-Vassallo insiste?

(Il deputato Pasqualino-Vassallo non è presente).

L'emendamento dell'onorevole Pasqualino-Vassallo s'intende ritirato.

Metto a partito l'articolo 43-bis.

(È approvato).

Art. 43-ter.

La concessione e il pagamento di tali sussidi, in corrispettivo dei quali l'esercizio dovrà, all'occorrenza, assumere anche i servizi postali, saranno determinati caso per caso, con decreto reale udito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

A quest'articolo gli onorevoli Falconi, Cimorelli, Emilio De Gennaro, Leone e Fede hanno presentato il seguente emendamento:

« Il pagamento del contributo stesso per le nuove costruzioni e del debito arretrato è prorogato al doppio delle annualità ammesse nella graduazione stabilita nell'articolo 2 della legge 8 dicembre 1901, numero 497 ».

(I deputati Falconi, Cimorelli e De Gennaro Emilio non sono presenti).

Onorevole Fede, insiste?

FEDE. Questo emendamento è stato discusso, ed il ministro ha fatto promesse. Speriamo che le mantenga.

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo 43-ter.

(È approvato).

Art. 43 quater.

Nel caso che gli enti proprietari delle strade da percorrersi con le vetture automobili i quali abbiano chiesta o consentita la concessione, non provvedano alla regolare manutenzione delle strade, il Governo potrà, nell'interesse del servizio pubblico, assumerla d'ufficio, salvo rivalsa a termini degli articoli 197 e 245 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con regio decreto del 4 maggio 1898, numero 164.

Gli onorevoli Falconi, Cimorelli, Emilio De Gennaro, Leone e Fede hanno presentato il seguente articolo sostitutivo:

« La costruzione di strade rotabili nei comuni che ne sono assolutamente sforniti sarà fatta per tre quarti a spese dello Stato e per un quarto da dividersi egualmente tra provincia e comune ».

DE GENNARO EMILIO. Onorevole Presidente, non ho avuto il tempo di interrogare gli altri firmatari di questo emendamento; ma, visto il vento che spira, debbo

ritenere che consentano a ritirarlo, e quindi lo ritiro. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Allora pongo a partito l'articolo 43-*quater*.

(*È approvato*).

Art. 43 *quinquies*.

Il Governo è autorizzato a costruire od a sistemare le strade comunali occorrenti per allacciare alla esistente rete stradale i comuni attualmente isolati in tutte le provincie del Regno, eccettuate quelle di Basilicata, per le quali si è già provveduto con la legge 31 marzo 1904, n. 140, e delle Calabrie, per le quali si provvederà con legge speciale, e quelle di accesso alle stazioni ferroviarie a cui provvede la legge 8 luglio 1903, n. 312. Per i comuni alpestri, ove non risulti la convenienza tecnica ed economica di costruire strade rotabili di allacciamento, si costruiranno strade mulattiere.

A quest'articolo è stato proposto il seguente emendamento sostitutivo:

« Il Governo è autorizzato a costruire o sistemare le strade un tempo intercomunali, per allacciare alle strade esistenti provinciali o di serie, o alle stazioni ferroviarie... (*il resto identico*).

« De Michele-Ferrantelli, Fili-Astolfone, D'Alì, Zaccagnino ».

Onorevole De Michele, insiste ?

DE MICHELE-FERRANTELLI. Insisto.

PRESIDENTE. Dall'onorevole Faranda è stato proposto il seguente emendamento sostitutivo:

« Il Governo è autorizzato a costruire od a sistemare le strade comunali occorrenti per allacciare alla esistente rete stradale, qualunque sia la distanza che da questa li separi, i comuni attualmente isolati in tutte le provincie del Regno eccettuate quelle di Basilicata, per le quali si è già provveduto con la legge 31 marzo 1904, n. 140, e delle Calabrie, per le quali si provvederà con leggi speciali.

« Per i comuni alpestri inferiori a duemila abitanti, ove non risulti la convenienza tecnica ed economica di costruire strade rotabili di allacciamento si costruiranno strade mulattiere ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Faranda.

FARANDA. Il mio emendamento è si-

mile a quello presentato dall'onorevole De Michele-Ferrantelli, con una piccola aggiunta, che riguarda i comuni alpestri. Spero che esso potrà essere accettato dal Governo e dalla Camera, perchè non implica nessun aumento di spesa, ma è più che altro un chiarimento alla legge.

Infatti, se si approvasse l'articolo proposto dal Governo, si verrebbe ad un assurdo; perchè in esso si dice che i comuni che sono attualmente isolati, hanno la facoltà di chiedere le strade occorrenti per unirsi ad altri comuni giusta la legge del 1868. Ora è evidente che tornare quarant'anni indietro, quando abbiamo tanti nuovi interessi da soddisfare e tante nuove comunicazioni ferroviarie, sarebbe un voler frustrare lo scopo di questo disegno di legge.

Propongo perciò che il comune attualmente isolato possa unirsi alla stazione ferroviaria od al porto più vicino, qualora ne faccia proposta, invece di andare ad allacciarsi alla esistente rete stradale. Così facendo la finanza dello Stato si avvantaggerebbe. Infatti il comune avrebbe diritto di domandare: due strade, una in forza dell'articolo 43-*quinquies* per unirsi alla esistente rete stradale, e l'altra, dopo ottenuta tale costruzione, per unirsi alla stazione più vicina. I comuni, che non hanno la forza di domandare l'una cosa e l'altra, si accontenteranno di una sola strada; ma fate che questa sia la più conveniente ai loro interessi, fate che sia scelta dall'ente interessato. Mi auguro quindi che il mio emendamento sarà accettato dal Governo.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Zaccagnino con altri deputati ha presentato il seguente emendamento:

« Aggiungere all'articolo 43-*quinquies* dopo le parole: la legge 8 luglio 1903, n. 312, le seguenti: saranno considerati isolati anche quei comuni che abbiano un porto omonimo classificato e che comunicando ora con una stazione ferroviaria distante oltre i novanta chilometri possano accedere a una stazione ferroviaria più vicina per raggiungere la quale il tratto di strada a costruire non superi i venticinque chilometri.

« Zaccagnino, Masselli, Giusso, Salandra, Pavoncelli, Castellino ».

L'onorevole Zaccagnino ha facoltà di svolgere questo emendamento.

ZACCAGNINO. Il concetto, che ha informato il Governo nel presentare l'articolo

aggiuntivo, è stato quello di provvedere ai comuni isolati, i quali siano assolutamente sprovvisti di strade, cioè a quei comuni, che si trovano assolutamente fuori del mondo, come ha detto benissimo l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Ora il mio emendamento tenderebbe a richiamare l'attenzione del Governo sopra alcuni comuni, i quali, pur avendo una strada di comunicazione, si trovano tuttavia in condizioni peggiori di quelli, che non hanno strade.

E per venire ad un esempio, che interessa la mia regione, cioè la regione Garganica, dirò che i cittadini del comune di Viesti debbono percorrere cento chilometri per arrivare alla prima stazione ferroviaria, ossia quattordici ore di carrozza, e durante la notte; poi debbono percorrere altri quaranta chilometri di ferrovia, ossia circa altre due ore di viaggio, per giungere al capoluogo di provincia, di circondario e di mandamento, mentre basterebbe costruire venticinque chilometri di strada perchè potessero giungere alla stazione di Manfredonia e quindi in sole sei ore giungere al capoluogo stesso.

Mi è parso indispensabile perciò indicare al Governo e domandargli qualche provvedimento.

L'emendamento, che ho presentato, a me è parso significasse completare il pensiero del Governo; poichè non è possibile immaginare un comune più isolato di quello, al quale occorrono sedici ore per giungere al capoluogo della provincia o del circondario, vale a dire quanto occorre per percorrere da un capo all'altro l'Italia. Per queste ragioni ho presentato il mio emendamento, tanto più che il comune di Viesti attualmente non si avvale di questa strada per arrivare al capoluogo del circondario, ma percorre più agevolmente la strada mulattiera che lo congiunge a Manfredonia, poichè ivi sono i suoi commerci e i suoi interessi; cosicchè, in sostanza, mentre esso comunica con una strada, questa strada è per il paese una disgrazia, perchè gli impedisce di fruire dei benefici concessi dall'articolo 43 della legge in discussione. L'emendamento, che ho presentato, è d'altra parte così restrittivo, che credo non possa essere applicato ad altro comune in Italia. E notisi che si tratta di un comune importante che ha ottomila abitanti, che ha un porto di terza classe, un semaforo, e perfino una stazione radio-telegrafica militare, cose

tutte che lo rendono un centro importante della costa.

Il presidente del Consiglio l'altro giorno ha manifestato alla Camera la sua preoccupazione che questa legge con tanti emendamenti potesse assumere una portata finanziaria non in relazione alla potenzialità del bilancio. Orbene, io mi son permesso di insistere nel mio emendamento, perchè, trattandosi di un caso speciale ed isolato, che non aggrava perciò il bilancio dello Stato, ho pensato che potesse rientrare nell'orbita della sua benevolenza; tanto più che nei giorni passati vi è stata una petizione in proposito, la quale dalla Camera è stata mandata al Ministero dei lavori pubblici.

Sarebbe proprio il caso di accogliere questa petizione e gioverebbe anche a cancellar la persuasione che nessuna petizione ha mai accoglimento. Fino ad ora le leggi che si sono fatte per la viabilità hanno giovato a comuni, che si trovano in condizioni meno disagiate; ma lo Stato dovrebbe preoccuparsi soprattutto di quei comuni, che non hanno risentito alcun beneficio dalle costruzioni ferroviarie. Posso dire che la povera regione Garganica, così abbandonata ed isolata, la quale si può considerare la Basilicata delle nostre Puglie, non ha goduto mai dei benefici delle leggi ferroviarie, nè di quelli delle leggi portuali, perchè anche centomila misere lire stabilite per un porto a Rodi si riportano d'anno in anno nei bilanci senza mai trovare il loro impiego.

Per queste ragioni l'onorevole Tedesco, quando si discusse la legge sulle strade di accesso alle ferrovie, disse che in questi casi specialissimi bisognava provvedere con qualche provvedimento legislativo speciale; e disse anche che la legge del 15 giugno 1892 indicava appunto tra i comuni da favorire quei comuni, i quali dovessero mettersi in comunicazione col capoluogo del circondario. Veda l'onorevole ministro se non sia il caso, senza presentare una legge speciale, accogliendo questo emendamento, di far rientrare anche questo disavventurato comune, nell'orbita della legge del Mezzogiorno; poichè, onorevoli colleghi, è bene dirlo, queste popolazioni, le quali assolutamente non hanno alcuna linea di comunicazione col mondo, quando vedono che noi deputati votiamo miliardi per le ferrovie, a cui esse non hanno accesso, non ci comprendono, se non vedono in pari tempo che il Governo si preoccupa dei loro bisogni. Vorrei perciò pregare il presidente del Consiglio, il quale tra breve presenterà alla Camera un pro-

getto per miliardi da dare alle ferrovie, che, prima di giungere a questo, cerchi di contentare il comune di Viesti, il quale, allora, vedrà, ben volentieri, il suo deputato concorrere con altri rappresentanti di regioni più fortunate, per lo sviluppo delle opere ferroviarie. (*Bravo! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole De Amicis propone di aggiungere nell'ultima riga dell'articolo 43-*quinquies*, dopo la parola: « costruiranno » le parole: « o sistemeranno ».

L'onorevole De Amicis ha facoltà di parlare.

DE AMICIS. In verità, questo non è un emendamento, ma un semplice chiarimento dell'articolo, per evitare che le strade mulattiere esistenti non fossero passibili di sistemazione. Parlandosi semplicemente di strade mulattiere, che si costruiranno nei comuni di montagna, dove non sono possibili le strade rotabili, si viene ad escludere che possano essere sistemate le strade mulattiere già esistenti, che attualmente servono appunto di allacciamento alle stazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Manna ha facoltà di parlare.

MANNA. Vorrei pregare l'onorevole ministro e la Commissione di sopprimere, dopo le parole: « quelle di Basilicata », le altre: « per le quali si è già provveduto con la legge 31 marzo 1904, n. 140 »; e dopo le parole: « e delle Calabrie », le altre: « per le quali si provvederà con legge speciale ».

Si comprendeva forse questa avvertenza quando ancora la legge sulle Calabrie non era stata sanzionata; ora non sarebbe giustificata, anche perchè non è corretto che il legislatore venga a ricordare a sè stesso con quale legge abbia provveduto alle diverse strade.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Accetto la proposta del collega Manna di sopprimere quello inciso, che indica la ragione del provvedimento. E l'accetto tanto più volentieri, inquantochè stamane Sua Maestà ha sanzionato la legge, approvata dai due rami del Parlamento, contenente provvedimenti per le Calabrie; e perciò non avrebbe senso una formula, che si riferisse all'avvenire, quando già, per buona fortuna, il presente assicura alle Calabrie i benefici, che il Parlamento ha voluto ad esse concedere.

L'onorevole De Amicis propone di aggiungere alla parola *costruiranno*, le parole:

o sistemeranno. Ora mi pare che egli si sia fatto della sistemazione delle strade un concetto non rispondente al pensiero del Governo, e, credo, neppure della Commissione. Nel concetto nostro la sistemazione deve intendersi in un senso molto limitato. Vi sono antiche strade comunali, che, abbandonate per molti anni, non sono più in condizione di servire alla viabilità ordinaria. Si tratta di sistemarle, cioè di ricostruirle per metterle in condizione di funzionare. Ma, poichè mi pare che l'onorevole De Amicis intenda parlare di una sistemazione, che consisterebbe in opere di complemento o di mutamento di qualche parte del tracciato, allora il ministro del tesoro le dice che a tal fine occorrerebbero molti milioni di più; e non basterebbero certo i dodici milioni previsti.

Che anzi, messo sull'avviso dall'osservazione dell'onorevole De Amicis, ho invitato il relatore ad escogitare una formula, che risponda perfettamente al mio pensiero, che mi pare anche quello della Commissione, di mantenere cioè, l'obbligo del Governo di contribuire nei quattro sestimi della spesa, per la ricostruzione delle strade, che non fossero in istato di servire.

Si può parlare di ricostruzione anche per strade mulattiere; ma non di una sistemazione, che implichi ampliamenti di qualunque genere.

Vengo agli emendamenti proposti dai colleghi Faranda e De Michele-Ferrantelli. Sostanzialmente il loro scopo è questo. Noi abbiamo una legge, che disciplina la costruzione delle strade di accesso a stazioni e a porti e questa legge mette la spesa per metà a carico dello Stato, per un quarto a carico della provincia, e per un quarto a carico del comune. Con quest'altro disegno di legge l'onere dello Stato cresce, giunge ai quattro sestimi. Ora gli egregi colleghi vorrebbero che noi applicassimo alle strade contemplate dalla legge precedente la medesima misura di contributo, che attualmente viene stabilita per quei comuni che sono addirittura appartati dal consorzio civile. Ma evidentemente contro una siffatta proposta c'è la stessa pregiudiziale, che ho messa innanzi quando altri colleghi hanno proposto aumenti di spesa: noi non possiamo per alcuna ragione aumentare la spesa dello Stato.

DE MICHELE-FERRANTELLI. Ma si tratta di un comune addirittura isolato, e una strada deve pur costruirsi. (*Commenti — Interruzioni*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Se la via di accesso alla stazione costasse ugualmente che quella, che si vuol costruire, allora si potrebbe comprendere un emendamento nel senso di costruire la strada della stazione.

Ma la proposta dei colleghi suona, invece, che lo Stato, obbligato per legge ad assumersi soltanto l'onere di tre sestimi della spesa, dovrebbe assumersene i quattro quinti. Epperò anche qui, sorgendo la questione finanziaria, il Governo è dolente di non poter accettare la proposta.

In quanto alla proposta dell'onorevole Zaccagnino ed altri già ebbi a dichiarare, in occasione di una petizione pervenuta alla Camera, che il Governo conosce le condizioni non liete del comune di Viesti. Ma i colleghi comprendono che, fatto un trattamento speciale ad un comune, il Governo sarebbe obbligato a provvedere a molti altri comuni che si trovano in condizioni ugualmente difficili. Ora il Governo non può mettersi per questa via.

Accetto dunque la proposta dell'onorevole Manna per la soppressione di alcune parole dell'articolo, ma debbo sebbene con dispiacere, respingere gli emendamenti degli altri colleghi.

PRESIDENTE. Onorevole De Michele, mantiene il suo emendamento?

DE MICHELE-FERRANTELLI. Lo mantengo!

PRESIDENTE. L'onorevole Faranda avrebbe modificato così il suo emendamento: « Il Governo è autorizzato a costituire od a sistemare le strade comunali occorrenti per allacciare alla esistente rete stradale o ferroviaria o ai porti e rade, ecc. (*Il resto identico*). Firmati: Faranda, Maresca, Furnari, Mezzanotte, De Gennaro, Ferrigni, Pipitone, Giardini, Pala, Pozzato, Arigò, Campi, D'Alì, Caputi, Ferri G., Santoliquido, Coffari, Zaccagnino, Valeri, Turati, Celesia, Avellone, Rizzo, Grassi-Voces, Vicini, Peronè ».

Ha chiesto di parlare l'onorevole relatore: ne ha facoltà.

ORLANDO V. E., *relatore*. Io accetto, e si comprende, l'emendamento dell'onorevole Manna. Per quanto riguarda l'emendamento dell'onorevole De Amicis, egli, a dir vero, ci ha messo sull'avviso intorno a conseguenze della parola « *sistemazione* », che la Commissione non aveva affatto avute in mente, non avendo mai pensato che lo Stato debba occuparsi di sistemare strade. E noi non vogliamo che sia assottigliato questo fondo,

che deve servire ai comuni assolutamente sprovvisti di strade. Ora qualunque estensione, che voglia darsi a questo articolo, nuoce non tanto alla finanza, anzi non alla finanza (perchè questa ha il limite massimo della spesa) ma a quei comuni più bisognosi, che mancano effettivamente di strade. Il concetto nostro, dunque, nell'adoperare la espressione *sistemare*, si riferiva precisamente, come ha detto il ministro, a quei casi, in cui strade già costruite erano poi, per la impossibilità del comune di degnamente mantenerle, ridotte a tale stato da non essere più rotabili e da lasciare isolato il comune, proprio come se non esistessero affatto.

Per eliminare, adunque, ogni dubbio pericoloso non per la finanza, ripeto, ma per i comuni che veramente hanno bisogno, proporrei di sostituire alla espressione *sistemare* l'altra *ricostruire*, che meglio si avvicina al concetto nostro... (*Interruzione del deputato Furnari*).

Non è lo stesso, onorevole Furnari; perchè quando una strada fu già costruita, si potrebbe dire che l'articolo non si applica; ed io conosco precedenti, in cui la Corte dei conti ha negato di registrare decreti di concessione di sussidi, dei quali finora il Ministero dei lavori pubblici poteva disporre, a favore di strade di questo genere, che erano state bensì costruite, ma poi erano venute meno quasi del tutto.

In tali casi, la Corte dei conti aveva osservato che il fondo riguardava sussidi per costruzioni; e siccome trovava che la strada era già stata costruita, il sussidio non poteva accordarsi.

Quindi, è bene eliminare ogni dubbio e adottare la espressione *ricostruire*.

Quanto poi all'emendamento degli onorevoli De Michele e Zaccagnino, osserverò che, nella prima forma, in cui fu concepito, dava luogo a quelle obiezioni, che già fece l'onorevole ministro e che io non ripeterò; nella nuova forma poi esso peggiora infinitamente la legge. Sarà utile, forse, a quei comuni ch'essi hanno in vista...

FARANDA. È una facoltà dei comuni.

ORLANDO V. E., *relatore*. Ma se non sa quello che debbo dire, non mi può fare interruzioni, perchè non è profeta.

Ora, io debbo dire che quell'emendamento peggiora la legge, perchè, in sostanza, con esso viene a dirsi che un comune isolato potrà essere allacciato alla rete stradale e ferroviaria, cioè o a una stazione ferroviaria o ad una strada ordinaria. Ma

in tal modo voi escludete tutta una serie di comuni, che sono isolati quanto a comunicazioni stradali, pur avendo nondimeno la stazione o la ferrovia. Un comune, che si trovi in tali condizioni, resta — ripeto — sempre nell'isolamento, perchè un individuo, per andare da un luogo ad un altro, non deve essere obbligato a servirsi della ferrovia.

La via ordinaria, la via rotabile è essenziale, anche quando c'è la ferrovia. Il vostro è, dunque, un emendamento, che limita e, limitando, peggiora la legge.

Contentatevi del diritto comune; il quale, quanto alle strade d'accesso, ha già una legge speciale, che soccorre in questi casi.

Pensiamo ai comuni più bisognosi, ai comuni assolutamente sprovvisti di comunicazioni stradali; e poi penseremo a questi casi particolari.

Io non avrei, per conto mio, nessuna difficoltà ad accogliere l'emendamento dell'onorevole Zaccagnino, se il Governo volesse accoglierlo; ma debbo osservare che l'argomento, ch'egli adduce in favore di esso, in un certo senso, indurrebbe piuttosto ad escluderlo.

Perchè, in sostanza, egli ha detto: « Il mio emendamento è scritto in maniera che si applica ad un solo comune del Regno ».

Ora, se il suo sistema ingegnoso facesse scuola, ogni deputato verrebbe qui ad escogitare emendamenti e disposizioni fatti in modo da potersi applicare ad un solo comune, e noi faremmo, invece di una legislazione generale, una legislazione particolare, un *privilegium*, secondo l'etimologia romana.

Prego, quindi, l'onorevole Zaccagnino di non insistere nel suo emendamento, pur non facendone questione, qualora il Governo volesse accettarlo.

PRESIDENTE. Onorevole De Amicis, mantiene il suo emendamento?

DE AMICIS. Quantunque l'onorevole ministro e l'onorevole relatore abbiano detto di non volere accettare il mio emendamento, di fatto lo hanno accettato. Io volevo appunto correggere la dicitura dell'articolo per evitare gl'inconvenienti ai quali ha accennato l'onorevole Orlando. Se c'è una strada mulattiera e si riconosce non essere conveniente renderla rotabile, con la dicitura di questo articolo si impedisce di ottenere il beneficio concesso dalla legge; poichè la Corte dei conti avrebbe opposto, come notava l'onorevole Orlando, che la legge parla di costruzione di strade e non di sistemazione di strade mulattiere. Quindi per me ricostruire o si-

stemare è la stessa cosa; e perciò non ho ragione di insistere nel mio emendamento.

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

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io vorrei pregare tutti coloro, che hanno proposto emendamenti, che non furono accettati, di volerli ritirare, e, qualora non li ritirino, prego vivissimamente la Camera di respingerli, per non dare l'esempio di aumentare continuamente, per interessi specialissimi la spesa che apporterà questa legge.

Questa è una legge patriottica, che tutti desideriamo sia approvata dall'immensa maggioranza della Camera; ma importerà (l'ho già detto molte volte) una spesa molto grave, che conviene necessariamente mantenere entro limiti fissi e non aumentare fino all'impossibile.

PRESIDENTE. Onorevole De Michele, mantiene il suo emendamento?

DE MICHELE FERRANTELLI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Faranda...

FARANDA. Una sola spiegazione... (*Rumori*)

Ritiro, poichè vi sono costretto, il mio emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Zaccagnino...

ZACCAGNINO. Debbo una risposta all'onorevole ministro ed all'onorevole relatore. È vero che una legge di carattere generale non deve comprendere casi speciali; ma il mio era così speciale ed eccezionale che avrebbe dovuto essere compreso nella legge.

Dirò poi all'onorevole relatore che lo ringrazio delle cortesi parole dette a mio riguardo; ma, se avessi dovuto presentare un emendamento secondo i miei desideri, avrei fatto entrare in esso tutti i comuni e tutte le strade d'Italia. Ora, poichè l'onorevole presidente del Consiglio, per non aumentare la portata finanziaria della legge, non accetta nessun emendamento, perciò appunto avevo ristretto il mio in maniera da farvi entrare una sola strada.

Dopo ciò, dal momento che il Governo non l'accetta, non oso affrontare il voto della Camera, e ritiro l'emendamento.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. In conformità delle dichiarazioni già fatte propongo di introdurre le seguenti modificazioni all'articolo.

Dove dice: « Il Governo è autorizzato a costruire ed a sistemare le strade comunali »

deve dirsi: « a costruire o ricostruire le strade comunali ». E dove dice: « eccettuate quelle della Basilicata per le quali si è già provveduto, ecc., e delle Calabrie per le quali si provvederà con legge speciale e quelle di accesso alle stazioni » deve dirsi: « eccettuate quelle di Basilicata e delle Calabrie ». In ultimo dove dice: « di costruire strade rotabili » deve dirsi: « di costruire o di ricostruire ».

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo 43-*quinquies* con le modificazioni proposte dall'onorevole ministro.

(È approvato).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Cappelli e l'onorevole Bergamasco di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

CAPPELLI, *relatore*. A nome della Commissione permanente per l'esame dei trattati di commercio e delle tariffe doganali, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per modificazione alla tariffa generale dei dazi doganali nella parte relativa all'applicazione della sovratassa dell'alcool ai vini importati dall'estero.

BERGAMASCO, *relatore*. A nome della Commissione permanente per l'esame dei trattati di commercio e delle tariffe doganali, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per l'esecuzione del trattato di amicizia, commercio e navigazione concluso fra l'Italia e la Repubblica di Nicaragua il 25 gennaio 1906.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite agli onorevoli deputati.

Si riprende la discussione dei provvedimenti per il Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Proseguiamo nella discussione.

Art. 43 *sexies*.

La spesa per la costruzione o sistemazione delle strade predette sarà ripartita in ragione di quattro sestimi a carico dello Stato, di un sesto a carico della provincia, e di un sesto a carico dei comuni interessati.

Oltre il caso in cui la provincia abbia assunto volontariamente anche il sesto spettante ai comuni, saranno a carico della provincia i due sestimi quando le strade indicate nel comma precedente possano seguire il tracciato già approvato di strade provinciali da costruire in base alla legge 23 luglio 1881, n. 333.

La spesa complessiva verrà iscritta in rate annuali nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici e nel bilancio dell'entrata saranno iscritte le quote di contributo a carico degli enti interessati.

Per l'esercizio 1906-907 la spesa è determinata in lire un milione, e il Governo è autorizzato ad imputarne il pagamento ad un capitolo da inserirsi nella parte straordinaria del bilancio del detto Ministero, in conto residui, trasportandovi le seguenti somme dai sotto indicati capitoli dell'esercizio finanziario 1905-906:

Cap. n. 402. « Ampliamento e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale » L.	200,000
Cap. n. 403. « Ampliamento di officine per la rete complementare » »	280,000
Cap. n. 411. « Somme di riserva per aumento di liquidazioni, per transazione di vertenze, per interessi e per altre maggiori spese imprevedute, ecc. »	520,000
L.	<u>1,000,000</u>

A quest'articolo sono stati proposti diversi emendamenti.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Per ragioni di coordinamento a questo articolo, dopo le parole: « La spesa per la costruzione », si deve aggiungere « o di ricostruzione ».

PRESIDENTE. L'onorevole De Michele-Ferrantelli, con gli onorevoli Filì-Astolfone e D'Alì, propone di sostituire al primo comma il seguente:

« La spesa per costruzione o sistemazione sarà ripartita in 5 sestimi a carico dello Stato ed un sesto a carico della provincia ».

Propone inoltre che al terzo comma si dica:

« Per l'esercizio 1906-907 e seguenti la spesa è determinata in 3 milioni ».

È presente l'onorevole De Michele ?
(Non è presente).

L'onorevole Filì-Astolfone ?
(Non è presente).

L'onorevole Filì-Astolfone ?
(Non è presente).

L'onorevole D'Alì ?

(Non è presente).

Non essendo presente nessuno dei firmatari, s'intende che ritirino i loro emendamenti.

L'onorevole De Amicis propone il seguente emendamento al primo comma:

« La spesa per la costruzione delle strade predette sarà ripartita in ragione di quattro sestimi a carico dello Stato e di due sestimi a carico dei comuni interessati.

« I comuni che non possono far fronte a tale spesa con le entrate ordinarie e straordinarie del bilancio, sono autorizzati a provvedere mediante la costituzione di un fondo speciale risultante:

a) da una tassa speciale sui principali utenti;

b) da prestazioni d'opera degli abitanti del comune richiamando in vigore le norme stabilite con gli articoli 3, 4, 5, 6 e 7 della legge n. 4613 del 30 agosto 1868, per la costruzione e sistemazione delle strade comunali ».

L'onorevole De Amicis ha facoltà di parlare.

DE AMICIS. Faccio questa proposta per la semplice ragione che le strade non potranno essere costruite, non potendo le provincie mettere più nemmeno un centesimo addizionale e non disponendo di alcun altro cespite. Come dunque potrebbero corrispondere il sesto ?

Mi preme di far rilevare che in siffatta condizione si trovano tutte le provincie del Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Masciantonio, per svolgere il seguente emendamento aggiuntivo:

« Nel caso in cui tali strade di allacciamento possano seguire il tracciato già approvato di strade provinciali ancora da costruire in base alla legge 23 luglio 1881, n. 333, sarà a carico delle provincie anche il sesto posto a carico dei comuni ».

MASCIANTONIO. Poichè il mio emendamento è stato incluso nella redazione di questo articolo 43-*sexies*, lo ritiro, ringraziando il Governo. (Bravo !)

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Prego l'onorevole De Amicis di considerare che si tratta di comuni, i quali in quarantasei anni non hanno saputo trovare neppure i mezzi per mettersi in comunicazione col consorzio civile. Come si può dunque pensare ad aggravarli della spesa di

un altro sesto ? Ciò significherebbe rendere impossibile l'attuazione di questa legge !

Prego dunque l'onorevole De Amicis di non insistere; tanto più che i provvedimenti da lui escogitati, cioè la tassa sugli utenti, che spesso non hanno modo di pagare, ed il sistema delle prestazioni d'opera, che è invisibile alle nostre popolazioni, non produrrebbero i risultati che egli ne spera.

DE AMICIS. Ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni pongo a partito l'articolo 43-*sexies*.

(È approvato).

Art. 43-*septies*.

L'ordine da seguire nella costruzione delle strade verrà stabilito con decreto del ministro dei lavori pubblici, udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e tenuto conto della importanza economica di ciascuna strada e della entità della spesa e del difetto di viabilità in ciascuna provincia.

Gli onorevoli Cuzzi e Loero hanno presentato il seguente emendamento aggiuntivo:

« Sentiti i rispettivi Consigli provinciali o comunali. Alla costruzione delle strade stesse si procederà a misura che i comuni e le provincie avranno stanziato nei loro bilanci le quote poste a loro carico ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cuzzi.

CUZZI. Spero che l'onorevole ministro accetterà il mio emendamento, non solo perchè non porta aggravio al bilancio, ma anche perchè mira a completare e migliorare questo articolo. Infatti mi pare giusto che, oltre al Consiglio superiore dei lavori pubblici, debba sentirsi il parere dei Consigli provinciali e comunali interessati alla costruzione della strada.

L'ultima parte del mio emendamento presentasi anche giusta ed accettabile, perchè mira a dare la preferenza a quei comuni ed a quelle provincie che saranno più sollecite e zelanti nel profittare di questa legge, e che stanzieranno più presto in bilancio le quote che la legge pone a loro carico. Un tale riguardo non può negarsi ai comuni, che si mostreranno premurosi e diligenti.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Nulla devo aggiungere in risposta all'onorevole Masciantonio, perchè il suo emendamento è stato accolto dalla Commissione.

Quanto all'emendamento dell'onorevole Cuzzi, dichiaro che nella triste gara di miseria, che purtroppo avrà luogo fra tanti comuni del Regno, che sono separati dal consorzio civile, la palma deve toccare non ai meno disagiati, ma ai più disagiati. Invece l'emendamento verrebbe a favorire appunto i meno disagiati.

L'onorevole Cuzzi non ha rivolto l'attenzione al testo dell'articolo 43-*octies*, nel quale si dispone che, insieme coll'approvazione del collaudo dei lavori di ciascun tronco di strada, si provvederà alla liquidazione di tutte le spese occorse, le cui risultanze saranno comunicate alle provincie ed ai comuni interessati, per il rimborso all'erario, in venti annualità uguali, delle quote di spesa a loro carico.

Dunque gli enti locali non pagheranno se non dopo che sia eseguito il collaudo delle opere.

Noi abbiamo voluto che il Governo costruisse rimborsandosi più tardi della spesa secondo i risultati dei collaudi.

C'è una seconda parte dell'emendamento Cuzzi, cui debbo una risposta.

L'onorevole Cuzzi chiede che, nello stabilire l'ordine, si ascolti la voce dei Consigli provinciali e comunali.

Il Governo intenderà, come è suo dovere, le voci, che perverranno dai comuni e dalle provincie, e terrà conto dei consigli, che potranno eventualmente essergli dati. Però il Governo non può ammettere l'obbligo di ascoltare i Consigli comunali e provinciali, perchè ritarderebbe l'esecuzione della legge: tutti sosterebbero che le prime strade da costruire sono le loro.

Il Governo, che ha un alto ufficio di tutela e di pubblica educazione, ascolterà volentieri le voci degli enti locali, e terrà conto degli interessi di tutti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cuzzi.

CUZZI. Mi pare che le spiegazioni date dall'onorevole ministro collimino col concetto del mio emendamento aggiuntivo. Poco importa che si stabilisca l'obbligo da parte del Governo di sentire i rispettivi Consigli comunali e provinciali, poichè rimane assicurato che saranno sentiti dal Governo nei loro reclami e nelle loro osservazioni. Quanto all'altra aggiunta, e, cioè circa la preferenza da stabilire nell'ordine delle costruzioni, poichè in altra disposizione della legge è accettato e racchiuso il concetto informatore del mio emendamento, non ho difficoltà di ritirarlo; tanto

più che le disposizioni da me proposte potranno formare oggetto del regolamento.

PRESIDENTE. Con l'aggiunta accettata dal Governo, consistente nelle parole « e ricostruzione » pongo a partito l'articolo 43-*septies*, che rileggo:

L'ordine da seguire nella costruzione e ricostruzione delle strade verrà stabilito con decreto del ministro dei lavori pubblici, udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e tenuto conto della importanza economica di ciascuna strada e della entità della spesa e del difetto di viabilità in ciascuna provincia.

(È approvato).

Art. 43-*octies*.

Insieme all'approvazione del collaudo dei lavori di ciascun tronco di strada si provvederà alla liquidazione di tutte le spese occorse, le cui risultanze saranno comunicate alle provincie ed ai comuni interessati per il rimborso all'erario, in venti annualità uguali, delle quote di spesa a loro carico. Le annualità decorreranno dall'anno successivo a quello dell'apertura al transito di ogni tronco.

Sono estese alle dette annualità le disposizioni di cui agli articoli 3 e 5 della legge 8 dicembre 1901, n. 497.

(È approvato).

Art. 43-*novies*.

Le opere stradali comunali, contemplate nella presente legge, sono dichiarate di pubblica utilità.

(È approvato).

L'onorevole ministro dei lavori pubblici mi ha fatto osservare che l'articolo 45-*bis*, concordato fra Governo e Commissione, è relativo alla parte di questa legge, che ha tratto alle strade; e quindi deve essere trasferito dopo l'articolo 43-*novies*, e prendere il numero 43-*decies*.

Leggo dunque l'articolo 43-*decies*:

« Il Governo del Re è autorizzato a classificare fra le nazionali quelle strade o quei tronchi di strade, che, in conformità dei pareri emessi prima del 20 giugno 1906, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, abbiano i caratteri richiesti dall'articolo 10 della legge 20 marzo 1865, allegato F.

Alla maggiore spesa per gli esercizi finanziari 1906-907, 1907-908, sarà provveduto mediante prelevamenti dal fondo di riserva di cui all'articolo 9 della legge 30 giugno

1904, n. 293, riportato al n. 15 della tabella annessa alla legge 21 giugno 1906, n. 238 ».

Lo metto a partito.

(È approvato).

Metto ora a partito l'ordine del giorno che la Commissione ha proposto circa questa parte della legge.

« La Camera invita il Governo a provvedere, perchè i comuni, i quali ne facciano richiesta, siano forniti di completi progetti di edifici scolastici, secondo tipi diversi rispondenti alle varie necessità delle scuole, per le quali sia necessaria la costruzione, indicando, se occorre, speciali concorsi per la preparazione di tali progetti tipici ».

(È approvato).

La Commissione propone che l'intestazione del titolo VI del disegno di legge sia questa:

Disposizioni per l'istruzione elementare e professionale.

Su questa modificazione credo che non ci siano contestazioni. (No! no!)

Passeremo ora all'articolo 44:

« A vantaggio dei Comuni, le disposizioni ora vigenti, relative al concorso che può essere concesso dallo Stato ai Comuni per la costruzione, per l'ampliamento e il restauro degli edifici destinati alle scuole elementari, e le disposizioni della legge 15 luglio 1900, n. 260, che autorizza la Cassa depositi e prestiti a concedere mutui di favore ai Comuni per il medesimo fine, sono modificate nel seguente modo:

a) La spesa per la costruzione degli edifici scolastici agli effetti della presente legge non potrà eccedere la somma di lire 100,000 per ogni Comune;

b) Il concorso dello Stato sarà sempre di un terzo della spesa;

c) I mutui di favore potranno raggiungere i due terzi della spesa, essere concessi a tutto l'anno 1916, e l'interesse a carico del Comune sarà ridotto all'uno per cento nei Comuni che hanno meno di 5000 abitanti e all'uno e mezzo negli altri;

d) I due benefici nel concorso della spesa e nel pagamento degli interessi di cui alle lettere a), b) possono essere cumulati a favore dello stesso comune e per la costruzione dello stesso edificio.

« La differenza tra il detto interesse di favore e quello normale sarà dal Ministero della pubblica istruzione corrisposta irre-

vocabilmente alla Cassa depositi e prestiti per tutti gli anni d'ammortamento del prestito ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ciccarone per svolgere il seguente emendamento:

« Sopprimere il comma a.

« Aggiungere nel comma b: fino al limite massimo di lire 50 mila.

« Sopprimere al comma c le parole: potranno raggiungere i due terzi della spesa, e sostituire: i mutui di favore saranno per la spesa occorrente concessi, ecc. (il resto identico) ».

CICCARONE. Sarò brevissimo. Questo articolo ha avuto diverse trasformazioni. Nella sua prima redazione esso mirava a favorire i comuni minori, nella seconda riaffermava questo proposito, escludeva dal beneficio della legge perfino i capoluoghi di circondario: ma nella terza non solo riammetteva questi ultimi, ma includeva anche i capoluoghi di provincia. Queste trasformazioni hanno nociuto non poco alla chiarezza dell'articolo medesimo.

Soprattutto il comma a, che io propongo di sopprimere, ha dato luogo ad interpretazioni le più strane. V'è chi ha creduto che lo Stato potesse dare un concorso perfino di 100 mila sopra una spesa di 300 mila; e vi è, invece, chi in quelle parole ha scorto un divieto ai comuni di superare nella spesa le 100 mila lire, sotto pena di perdere ogni diritto al concorso dello Stato. Devesi intendere invece, a quanto pare, che lo Stato concorre per un terzo della spesa fino a 100 mila lire, vale a dire per lire 33,333.33. Io ho creduto di chiarire questo concetto nel comma b; e ad evitare la singolarità di questa cifra mi è parso opportuno di arrotondarla portando il sussidio dello Stato sino a lire 50 mila.

L'originario disegno di legge, oltre il concorso dello Stato per un terzo della spesa, concedeva un mutuo di favore senza alcuna limitazione per gli altri due terzi; l'emendamento, invece, accorda il sussidio ed il mutuo purchè la spesa non superi le 100 mila lire. Ciò posto, è evidente che, se la cifra supera le 100 mila lire, il concorso dello Stato non può corrispondere al terzo dell'intera spesa e rimarrà una differenza che metterà in non lieve imbarazzo i comuni. Mi spiego con un esempio.

Se la spesa è contenuta nel limite di 100 mila lire i conti tornano perfettamente: lo Stato concorre per lire 33,333 e accorda il

mutuo di favore all'1 e mezzo per cento per le rimanenti lire 66,666. Ma se un comune è costretto a spendere per esempio 135 mila lire, rimarrà scoperta una differenza di 12 mila lire alla quale non si può provvedere se non contraendo un secondo mutuo con la Cassa depositi e prestiti ed al saggio normale, poichè è da credere che la legge del 1900, che regolava appunto questa materia, sia assorbita dalla legge presente.

Per questa ragione ho creduto di modificare anche il comma c, togliendo ogni limitazione alla concessione del mutuo di favore.

Nè la Camera si allarmi di questa illimitata facoltà data ai Comuni; consideri piuttosto che questa dell'istruzione è la parte più vitale della legge in discussione, quella dalla quale più specialmente il Mezzogiorno attende un durevole beneficio materiale e morale. In materia di scuola non si sarà mai larghi abbastanza; d'altra parte, per la rigida applicazione della legge dell'istruzione obbligatoria, per l'aumentato costo della mano d'opera e dei materiali da costruzione, la somma di 100 mila lire non sarà realmente sufficiente nella maggior parte dei casi.

Consideri anche la Camera che la legge del 1900, dalla quale pur venivano notevoli benefici per tanti Comuni del Mezzogiorno, è rimasta lettera morta, appunto perchè, se il sussidio dello Stato non è molto notevole, i Comuni, oppressi da tante altre gravanze, non possono sentire lo stimolo di costruire costosi edifici.

Un'altra osservazione è pure da fare; ed è che, se la legge ha per scopo principale di favorire i piccoli centri, escludendo i maggiori, o almeno di metter questi ultimi in condizione da non poter esorbitare a danno dei centri minori, questo scopo è stato anche troppo raggiunto; poichè, mentre con la legge del 1900 le grandi città potevano avvalersi di tanti mutui di 70 mila lire, quanti erano gli edifici da costruire, oggi non avranno diritto che a 33 mila lire, (che serviranno appena alle spese del progetto) e poi ad un solo mutuo limitato ai due terzi dell'intera spesa.

Spero che Governo e Commissione vorranno accettare il mio emendamento, od almeno tener conto delle mie osservazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cortese.

(Non è presente).

Perde l'iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cassuto.

CASSUTO. Rinunzio a parlare (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Falconi Gaetano.

(Non è presente).

Perde l'iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Alfonso Lucifero per svolgere il seguente emendamento: « *al primo comma sopprimere le parole: o di circondario* ».

LUCIFERO ALFONSO. Il mio emendamento non ha più ragion d'essere, perchè la esclusione dei capiluoghi di circondario è sparita dal disegno. Quindi rinunzio alla parola e all'emendamento. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rocco per svolgere il seguente emendamento: « *al primo comma sopprimere le parole: o di circondario* ».

ROCCO. L'emendamento da me proposto cade per la stessa osservazione fatta dall'onorevole Lucifero, e cioè perchè è già compreso nell'articolo e quindi lo ritiro. Però è bene richiamare l'attenzione del ministro sulla questione della restrizione dei mutui di favore a sole 100 mila lire, la quale impedirà ai comuni di trarre profitto da questa disposizione di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Turati.

TURATI. A proposito dell'articolo 44 trovo che fra Ministero e Commissione si è concordato di modificare l'intestazione del titolo sesto nel seguente modo: « *Disposizioni per l'istruzione elementare e professionale* ».

La modificazione sembra la cosa più innocentina del mondo; invece di dire « *disposizioni per la graduale avocazione della istruzione elementare allo Stato* » si direbbe « *disposizioni per l'istruzione professionale elementare* ». La cosa in sè non spaventerebbe; se non che, cercando la ragione, mi imbatto in un articolo 60, che ritarda appunto il concetto della avocazione delle scuole elementari allo Stato. Si promette un disegno entro un anno su questo argomento, ma poi c'è un emendamento dell'onorevole Donati per la soppressione.

PRESIDENTE. Senta, onorevole Turati, questa nuova intestazione del titolo sesto è già stata approvata.

TURATI. A me bastava dichiarare, come riserva, che noi non intendiamo implicitamente di lasciar cadere il principio dell'avo-

cazione allo Stato dell'istruzione elementare, sul quale gli amici di questa parte della Camera chiederanno la votazione nominale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Amicis.

DE AMICIS. Sono stato spinto a presentare il mio emendamento dalle condizioni dolorose, in cui versano i comuni di montagna, specialmente per la emigrazione. Molti comuni sono spopolati di uomini, che sono emigrati in America; restano solo le donne che devono accudire ai lavori della campagna, e torme di bambini rimangono abbandonati in mezzo alla strada. Cosicché in molti comuni si rende necessaria la costruzione di edifici ad uso di asili d'infanzia, più che ad uso di scuole, poichè in ogni comune un'aula, che possa contenere 50 o 60 ragazzi, si trova facilmente e si può mettere in buone condizioni igieniche, mentre gli asili si debbono costruire. Ora negare agli edifici ad uso di asili d'infanzia i benefici di questa legge non mi pare opportuno. Nel proporre questo emendamento, non ho inteso di portare alcun aumento al fondo stabilito con questo articolo, poichè ho trovato provvidamente l'articolo 44 *bis* della Commissione, il quale dice così: « La Commissione centrale è chiamata a dar parere sull'ordine di accoglimento di più domande concorrenti alla concessione dei sussidi, di cui nell'articolo precedente, ove, per deficienza delle somme stanziare, non potessero tutte immediatamente accogliersi. Saranno titoli di preferenza per tale scelta la minore popolazione del comune richiedente che la dimostrazione della maggiore urgenza del bisogno ».

Ora come volete voi negare ad un comune, che vi dimostri che ha maggiore urgenza di costruire un asilo d'infanzia che un edificio scolastico, questo beneficio?

La Commissione accetta le domande, e può e dà parere contrario a quelle che non meritano di essere accolte.

Quindi, accettando il mio emendamento, se la Commissione crederà di dover negare il sussidio, lo negherà; ma almeno non escludiamo assolutamente che per gli asili d'infanzia i comuni possano godere di questo beneficio.

Ricordiamoci l'eloquente discorso del ministro Bianchi, e quello pure eloquente del ministro Orlando, ora relatore di questa legge, i quali hanno dimostrato alla Camera che è impossibile pretendere che nel Mezzogiorno ci sia l'educazione dei fanciulli

senza che il fanciullo si cominci ad educare a quattro anni. Quando lasciate in balia della sorte i fanciulli dai quattro ai sette anni, non sono le scuole elementari che li possono educare!

Quindi prego l'onorevole presidente del Consiglio ed il ministro della pubblica istruzione di accettare questo mio emendamento che non altera il concetto della legge e non domanda un aumento di fondi, se veramente vogliono l'elevazione dell'educazione morale dei fanciulli nel Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Manna.

MANNA. L'articolo 44, così come è formulato, lascia un grave dubbio che è opportuno eliminare. Nella lettera *a*) si dice che la spesa per la costruzione degli edifici scolastici non potrà eccedere la somma di lire 100 mila per ogni comune, e nella lettera *b*) si soggiunge che il concorso dello Stato sarà sempre di un terzo della spesa. Ora che cosa hanno inteso di dire ministro e Commissione? Che il concorso dello Stato non può superare il massimo di 33,333 lire, anche se l'edificio scolastico costi di più? oppure che sia negato il concorso a quei comuni che costruiscono un edificio scolastico di somma maggiore? Per me, così come è concepito l'articolo, tenute presenti le parole « *agli effetti della presente legge, ecc.* » credo debba accogliersi la prima interpretazione. Ci deve essere il concorso dello Stato anche se l'edificio importa una spesa maggiore delle 100 mila lire; diversamente sarebbe stato inutile estendere il beneficio ai capoluoghi di provincia. Ma, dopo la interpretazione perfettamente contraria messa avanti dall'onorevole Rocco, il quale si duole che dei vantaggi sanciti nell'articolo 44 non possano giovare i capoluoghi di provincia, nei quali certamente gli edifici importano una spesa maggiore di 100 mila lire, è necessario che la lettera *a*) dell'articolo venga chiarita. Ministro e Commissione trovino una formula, nella quale sia esplicitamente detto, che, anche quando la spesa superi le 100 mila lire, tanto il concorso dello Stato quanto i mutui di favore vengono ridotti alla somma di 100 mila lire, rientrandosi pel di più nella legge comune a tutto il Regno.

FUSINATO, ministro dell'istruzione pubblica. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FUSINATO, ministro dell'istruzione pubblica. Anzitutto rispondo all'onorevole Man-

na: il concetto del ministro e della Commissione nel modificare l'articolo 44 è stato appunto quello che egli ha indicato. Si volle dire che i favori accordati da questa legge, e consistenti specialmente nel cumulare il vantaggio del mutuo di favore con il sussidio, non possono essere concessi che per edifici scolastici, che non eccedano la spesa di 100 mila lire per ogni comune. Quando un comune voglia superare questa spesa, esso rientra nel diritto comune per la parte eccedente le 100 mila lire.

ROCCO. Ma bisogna trovare la formula!

FUSINATO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Si potrà provvedere col regolamento.

L'onorevole Ciccarone presenta tre emendamenti: col primo vorrebbe sopprimere il comma *a*; col secondo vorrebbe aggiungere al comma *b* le parole « sino al limite massimo di lire 50,000 »; col terzo vorrebbe sopprimere le parole « potranno raggiungere i due terzi della spesa »: e sostituire, « I mutui di favore saranno per la spesa occorrente concessi ecc. » In sostanza vorrebbe che i sussidii potessero elevarsi a 50,000 anzichè a lire 33,000, e che i mutui di favore fossero illimitati. I due emendamenti verrebbero a favorire esclusivamente i grossi centri a danno dei piccoli. Già fu fatta notevole concessione ammettendo anche i capoluoghi di provincia e di circondario; è indispensabile mantenere questi limiti così come sono stati concordati fra il Ministero e la Commissione.

Quanto alla frase « potranno raggiungere i due terzi della spesa », essa va interpretata in relazione con la formula della legge vigente. Si deve intendere che il mutuo raggiungerà sempre i due terzi della spesa. Non mi pare quindi che abbia ragione di essere il dubbio sollevato dall'onorevole Ciccarone.

CICCARONE. E per gli eccessi di spesa?

FUSINATO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Rimane il diritto comune per i mutui di favore, così come per i sussidi, come dicevo all'onorevole Manna.

Quanto all'onorevole De Amicis, mi rendo conto delle ragioni da lui esposte.

Ma, accettando l'inclusione degli asili d'infanzia, si ridurrebbe di troppo la somma per la costruzione di edifici scolastici propriamente detti. Noi abbiamo già di molto ampliata la sfera di applicazione dell'articolo, estendendolo ai capoluoghi di provincia e di circondario. Se ora dovessimo includere qui anche gli asili d'infanzia, dovremmo aumentare di molto il

fondo, perchè non riesca troppo inadeguato ai suoi scopi.

Per queste ragioni prego anche l'onorevole De Amicis di non insistere nella sua proposta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ORLANDO V. E., *relatore*. Circa i dubbi sollevati intorno all'interpretazione dell'articolo 44, debbo osservare ch'è fuori controversia che il pensiero del ministro e della Commissione è precisamente questo: che anche nel caso, in cui la spesa ecceda le 100 mila lire, il comune avrà diritto al concorso, purchè nei limiti di questa somma. Sorpassandola, godrà dei vantaggi, perchè vantaggi pur vi sono, ma saranno quelli, che derivano dal diritto, che potremmo chiamare comune.

Io convengo che l'espressione possa dare luogo a dubbi, ed ove questi non si ritengano eliminati dalle dichiarazioni concordate del ministro e della Commissione, proporrei questo emendamento:

« La spesa per la costruzione degli edifici scolastici, all'effetto di determinare la sovvenzione dello Stato, secondo la presente legge, non potrà eccedere, ecc. ».

Mi pare così che ogni dubbio debba venir meno.

Per quel che riguarda l'emendamento dell'onorevole De Amicis, mi basterà dire che la Commissione ha dato tanta importanza, perchè grande importanza effettivamente ha, alla questione degli asili d'infanzia nelle provincie meridionali, che ha elevato la misura del concorso, che giusta l'articolo seguente, dovrà essere concesso dallo Stato agli asili d'infanzia, alla cifra di lire 50 mila.

La questione degli asili d'infanzia è davvero di supremo momento. Nelle nostre regioni il sentimento della scuola ancora non è sviluppato, e perciò il ragazzo non si manda a scuola; ma l'utilità, che le madri di famiglia trovano, nel mandare all'asilo i bambini, è generalmente sentita. Ed anche questo è un beneficio, perchè in tal modo già si determina quel sentimento scolastico, che forse nelle nostre regioni, come ho detto, è assolutamente deficiente. (*Bravo!*)

Dunque noi siamo d'accordo con l'onorevole De Amicis; però ad accogliere il suo emendamento, come egli lo propone, ostano difficoltà di ordine tecnico.

Il sistema della legge suppone una concessione di mutui fatta al comune. Ora, gli asili d'infanzia sono soggetti ad un diritto, dicia-

mo così, extra-vagante, variabilissimo, per cui essi in certi casi sono mantenuti da opere pie, in certi altri da Istituti particolari, in altri ancora dalle Congregazioni di carità. Onde dire in genere asili d'infanzia, turberebbe di troppo l'economia della legge.

L'onorevole De Amicis dirà: «Io intendo di riferirmi (almeno così io suppongo) agli asili d'infanzia, mantenuti dai comuni a loro spese.

Ed allora, da parte mia, non è alcuna difficoltà al concetto di questa estensione, che non ha effetti finanziari. Ma, per altro, osservo all'onorevole De Amicis: Non pensa ella che codesta sarebbe una dichiarazione superflua?

In fondo l'articolo 44 provvede al concorso dello Stato per gli edifici scolastici; ed ormai è nell'abbicci della pedagogia che l'asilo d'infanzia, sia pur chiamato scuola sub-elementare, come si dice, è tuttavia anch'esso una scuola.

Ora, quando si ha la sovvenzione per la costruzione dell'edificio scolastico comunale, s'intende bene che nella concessione resta incluso anche l'asilo d'infanzia. E siccome noi pensiamo soprattutto ai piccoli comuni, l'onorevole De Amicis può supporre facilmente che un comune non costruirà due edifici, l'uno per l'asilo e l'altro per la scuola, ma ne farà uno solo, nel quale saranno compresi e l'asilo e la scuola. Ora, mi pare assolutamente inconcepibile che il Ministero dell'istruzione possa dire, senza venir meno al suo stesso titolo, che l'asilo d'infanzia non debba ammettersi nell'edificio della scuola elementare.

Quindi mi pare che l'emendamento De Amicis, nell'unico senso, in cui potrebbe essere accolto, sia superfluo, e che l'articolo, qual è redatto, si presti perfettamente alla interpretazione, ch'egli vuol dargli.

Si contenti, dunque, di queste dichiarazioni e non insista nell'emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole De Amicis, ritira il suo emendamento?

DE AMICIS. Prendendo atto delle dichiarazioni del relatore, non insisto nel mio emendamento, perchè è già compreso nell'articolo.

PRESIDENTE. L'onorevole Ciccarone ritira il suo emendamento?

CICCARONE. Avendo l'onorevole ministro della pubblica istruzione formalmente dichiarato che fino a centomila lire i Comuni potranno provvedere con la legge presente, e da questo limite in su con la legge

del 1900 e coi mutui al 2 per cento, rimanendo così fermo anche il diritto vigente, dichiaro a mia volta di ritirare l'emendamento all'articolo 44.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha proposto pure un emendamento.

ORLANDO V. E., *relatore*. Ho proposto di aggiungere al comma *a* questa espressione: « la spesa per la costruzione degli edifici scolastici agli effetti del concorso e dei mutui di cui nelle lettere *b* e *c* non potrà eccedere, ecc. ».

FUSINATO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Prego di correggere un errore materiale incorso nella lettera *d* di questo articolo 44. Bisogna dire « lettere *b* e *c* » invece che « lettere *a* e *b* ».

PRESIDENTE. Sta bene. Metto a partito l'articolo 44 con queste modificazioni delle quali si è parlato.

(È approvato).

Gli onorevoli De Giorgio e Ciccarone hanno presentato i seguenti due articoli aggiuntivi:

Art.

La presente disposizione è applicabile anche a locali destinati ad essere ridotti per uso di edifici scolastici.

Art.

Gli effetti della presente legge, al momento della sua attuazione, s'intendono estesi anche a quei comuni che avessero presso la Cassa dei depositi e prestiti procedimenti non ancora definiti in ordine alla concessione di mutui di cui nel presente articolo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Giorgio.

DE GIORGIO. Li mantengo tutti e due. Comincerò dal primo.

Abbiamo presentato questo articolo aggiuntivo per evitare una possibile interpretazione restrittiva dell'articolo 44, per giovare ai Comuni, i quali preferiscano alla costruzione di nuovi edifici l'adattamento di quelli già esistenti.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, lo accetta?

FUSINATO, *ministro dell'istruzione pubblica*. L'interpretazione, che già la giurisprudenza dà, è appunto in corrispondenza dell'articolo aggiuntivo dell'onorevole De Giorgio, nel senso, cioè, che il concorso debba estendersi anche ai restauri. Quindi l'onorevole De Giorgio può essere tranquillo.

PRESIDENTE. Onorevole De Giorgio, lo mantiene?

DE GIORGIO. Dopo le spiegazioni dell'onorevole ministro anche a nome del collega Ciccarone ritiro questo primo articolo aggiuntivo.

E vengo al secondo.

Allorchè nel 1899 fu discusso alla Camera il disegno di legge di mutui di favore ai comuni per opere igieniche, ebbi l'onore di presentare un articolo identico a questo. E la ragione era questa. Noi volevamo, cioè, dare ai comuni, che non avevano ancora fatto mutui con la Cassa dei depositi e prestiti, la facoltà di potersi giovare degli effetti della nuova legge, senza bisogno di rinunziare alle domande in corso per non obbligarli a fare nuove spese. Nessun pregiudizio verrebbe dall'accettazione di questo articolo, che farebbe vantaggio ai comuni, i quali non perderebbero tempo e non dovrebbero fare nuove spese per rinnovare le domande.

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

FUSINATO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Non dubito che la interpretazione da darsi a questo articolo sia quella sostenuta dall'onorevole De Giorgio. Del resto, in ogni caso, i comuni non avrebbero che da ripresentare la loro domanda. Quindi prego l'onorevole De Giorgio di non insistere nel suo emendamento. Si potrà provvedere col regolamento.

DE GIORGIO. È un articolo che si potrebbe votare, perchè non porta pregiudizio ad alcuno.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, acconsente?

FUSINATO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Prego l'onorevole proponente di non insistere, dopo le dichiarazioni che ho fatte.

PRESIDENTE. Onorevole De Giorgio, mantiene il suo articolo aggiuntivo?

DE GIORGIO. Accetto le dichiarazioni del ministro, e credo che anche il relatore vi si associerà.

ORLANDO V. E., *relatore*. Sì, sì.

PRESIDENTE. Art. 44 *bis*.

Qualora fosse dimostrato, su parere conforme del Consiglio provinciale scolastico e della Commissione centrale istituita nel successivo articolo 57, che la costruzione dell'edificio scolastico sia richiesta da gravi motivi di utilità igienica e didattica e che, per essa in confronto alla spesa attualmente sostenuta, le finanze del comune, mediante

le agevolzze accordate dalla presente legge, non risentirebbero alcun aggravio, può con decreto ministeriale tale costruzione essere dichiarata obbligatoria.

La stessa Commissione centrale è chiamata a dar parere sull'ordine di accoglimento di più domande concorrenti alla concessione dei sussidi, di cui nell'articolo precedente, ove, per deficienza delle somme stanziare, non potessero tutte immediatamente accogliersi. Saranno titoli di preferenza per tale scelta la minore popolazione del comune richiedente e la dimostrazione della maggiore urgenza del bisogno.

(È approvato).

Art. 45.

L'approvazione del progetto per la costruzione di un edificio scolastico da parte del Ministero equivale a dichiarazione di pubblica utilità agli effetti della legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica del 25 giugno 1865, n. 2359.

(È approvato).

Art. 46.

Tutti gli atti e contratti relativi allo acquisto delle aree ed alla costruzione, all'ampliamento e al restauro degli edifici delle scuole elementari, di cui all'art. 44, saranno registrati col diritto fisso di una lira.

(È approvato).

Art. 47.

Nello stato di previsione del Ministero della pubblica istruzione per il concorso dello Stato, di cui all'art. 44 lettera a), sarà iscritta per un decennio in apposito capitolo la somma di un milione.

Le somme non impegnate alla fine di ciascun esercizio potranno essere erogate per medesimo fine negli esercizi successivi.

La quota a carico dello Stato per il pagamento degli interessi dei mutui di favore, concessi per la presente legge ai Comuni, sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero della pubblica istruzione in aumento alla somma di cui all'art. 3 della legge 15 luglio 1900, n. 260.

(È approvato).

Art. 48.

A datare dal 1° ottobre 1906 nelle frazioni o borgate nelle quali gli obbligati alla istruzione elementare raggiungano il nu-

mero di quaranta, sarà istituita a spese dello Stato una scuola elementare inferiore di 3^a classe rurale.

Ove nelle dette frazioni esista una scuola elementare inferiore facoltativa mantenuta dal comune, questa sarà classificata di terza rurale e lo Stato sosterrà la spesa necessaria per l'aumento di stipendio che fosse eventualmente necessaria per la classificazione.

Sarà, per questi maestri, corrisposta dallo Stato al Monte pensioni la quota normale del contributo del 5 per cento.

Al comune spetterà l'obbligo di provvedere il locale.

A questo articolo sono stati presentati alcuni emendamenti. Il primo è quello aggiuntivo dell'onorevole Dal Verme ed altri deputati:

« Le disposizioni del presente articolo possono, udito il parere del Consiglio superiore di pubblica istruzione, venire estese per decreto reale a quei comuni in qualsiasi altra provincia del Regno, nei quali la proporzione degli analfabeti superi il 50 per cento degli abitanti da 6 anni in su, e nei quali comuni la sovrimposta comunale nell'ultimo triennio non sia in media inferiore a 100 centesimi dell'imposta erariale ».

L'onorevole Dal Verme ha facoltà di parlare.

DAL VERME. A quanto ebbi a dire nella discussione generale intorno a questo emendamento, aggiungerò poche parole. L'onorevole Sonnino, che sono lieto di vedere al suo posto, nel presentare il suo disegno di legge, si arrestò ai confini dell'antico Regno; e alle domande per estendere i benefici del disegno di legge ad altre regioni, resistè sempre con quella fermezza, che in lui alcune volte, mi perdoni la parola, diviene ostinazione, ma che spesso è una buona qualità, come è stato in questa circostanza.

Giunto il nuovo Ministero, le domande si sono naturalmente ripetute. Il Governo non ha ceduto in tutto il disegno di legge, ma ha esteso i benefici del titolo sesto alle provincie della media Italia, cioè alle Marche, al Lazio e all'Umbria.

Che cosa è successo? Gli stessi lamenti, sino a un certo punto giustificati facevano le popolazioni poste ai confini dell'antico Regno, oggi si ripetono ai confini di questo territorio, cui fu esteso il beneficio del titolo sesto.

Infatti nel versante dell'Adriatico siamo arrivati sino alla Repubblica di San Marino, sino ai monti della provincia di Forlì, proprio là dove comincia quella grande distesa di montagne, di cui parlai a lungo nella discussione generale, e che va sino alle Alpi marittime. Il mio carissimo amico Massimini, nella foga del suo brillante discorso, chiamò un'oasi quella distesa di monti; ma gli osservo che un'oasi è una piccola superficie nella vastità del deserto. Quella distesa di montagne, infatti, comincia in vista dell'Adriatico, e va fino alle Alpi. E si noti che ho parlato solo dell'Appennino per rimanere nella identità di condizioni della penisola; ma avrei potuto parlare anche delle Alpi, alle quali i benefici di questo titolo sarebbero molto sentiti.

Nel versante del Tirreno si sono estesi questi benefici al Lazio, che confina al nord colla maremma toscana. Così Civitavecchia, porto della capitale, capoluogo di circondario con stazione balneare, con sede di un reggimento di fanteria e di un distretto militare, verrà a godere dei benefici del titolo sesto; e viceversa, subito dopo, passato il Chiarone, non ne godranno nè Orbetello, un luogo infelicissimo fra due stagni, nè Talamone, che sta ancor peggio e dove regna sovrana la malaria, nè poi Scansano e Pitigliano, tutti luoghi, che io conosco forse meglio del deputato di quelle regioni, perchè vi sono stato per la formazione della carta topografica, e che, ripeto, sono tutte località molto infelici.

Se non fosse stata fatta questa estensione del titolo sesto alle provincie della media Italia, non avremmo presentato il nostro emendamento. Esso, in ogni modo, non reca indicazione di alcun territorio, ed è tanto discreto che sono persuaso che anche il carissimo mio amico, il ministro del tesoro, non ne sarà impensierito.

Una delle condizioni è quella del 50 per cento degli analfabeti, come precisamente è stato indicato nella estensione della disposizione alle Marche, all'Umbria ed al Lazio, mentre vi saranno pure comuni in queste regioni, nei quali questo 50 per cento non si raggiunge.

Ho aggiunto per di più una restrizione relativa alle difficoltà finanziarie, in cui si trovano i comuni; cosa che non c'è nella estensione al rimanente della media Italia. Per di più ho aggiunto una garanzia, cioè il parere del Consiglio superiore della pubblica istruzione, per evitare qualunque arbitrio.

Confido che la Commissione vorrà fare buon viso oggi, come lo ha già fatto, (mi perdoni se in qualche modo lo comprometto) l'onorevole relatore, il quale, del resto, nella sua relazione ha chiaramente detto quanto ho citato nel mio discorso del 14, cioè sul sistema diverso da quello, che è stato adottato da chi ha presentato il disegno di legge.

Ma v'è di più. Mi ha persino promesso di votare l'emendamento l'onorevole Salandra, che è stato il condottiero, in questa discussione, delle schiere di quel Ministero, che ha presentato il disegno di legge. (*Sì ride*).

Mi rivolgo ora ai miei amici, a quelli altresì dell'onorevole Salandra, i quali sono poi anche essi miei buoni amici, e dico loro: votate questo emendamento; farete opera di giustizia.

PRESIDENTE. Viene ora il seguente emendamento aggiuntivo:

« Questo articolo e i successivi che vi si riferiscono sono applicabili anche ai comuni delle isole d'Elba, di Capraia e del Giglio.

« Cassuto, Viazzi, Orlando Salvatore, Guastavino, Fiamberti, Loero, R. Galli, Fazi Francesco, Cavagnari, Guerci ».

CASSUTO. Verrà svolto all'articolo 62. Quindi non ha ragione di essere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, onorevole Cottafavi.

COTTAFAVI. Volevo soltanto fare una osservazione. Ed è questa: la questione dell'analfabetismo è una questione di carattere nazionale, che non deve avere limiti di sorta. Per questo vorrei che fosse accettato l'emendamento proposto dall'onorevole Dal Verme.

La presenza dell'onorevole Orlando, come relatore della Commissione, la presenza di un uomo, che contro l'analfabetismo fu uno di quelli che più valorosamente combatterono perchè cessasse questa vergogna nel nostro paese, mi è arra che l'emendamento sarà accettato dalla Commissione e dal Governo.

PRESIDENTE. Governo e Commissione accettano l'emendamento dell'onorevole Dal Verme?

FUSINATO, ministro dell'istruzione pubblica. Le ragioni, che impediscono al Go-

verno di accettare l'emendamento dell'onorevole Dal Verme, sono varie.

Anzitutto l'emendamento dell'onorevole Dal Verme è contrario a quel principio fondamentale, a cui tutta la costruzione della legge si è informata.

Essa non è partita dal concetto di stabilire principi generali, da applicarsi poi ad una o ad altra regione, che si trovi nella condizione di corrispondere ai concetti stabiliti, ma ha adottato il criterio di applicare la legge a intere regioni contigue.

In secondo luogo l'emendamento Dal Verme è troppo indeterminato nelle sue conseguenze finanziarie. È la pregiudiziale finanziaria, per quanto dolorosa, che noi dobbiamo opporre al suo, come a tanti altri emendamenti.

Infine osservo che anche l'applicazione pratica del suo emendamento sarebbe assai difficile; imperocchè nel nostro censimento mancano gli elementi della percentuale dell'analfabetismo per i comuni inferiori a 15 mila abitanti.

L'onorevole Dal Verme sa che quelle schede furono distrutte. Quindi, anche sotto questo punto di vista, il suo emendamento non potrebbe praticamente essere applicato.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, la Commissione accetta l'emendamento Dal Verme?

ORLANDO V. E., relatore. Gli onorevoli Cottafavi e Dal Verme, molto cortesemente, hanno voluto quasi creare per me un fatto personale, appunto perchè nella mia relazione, ho detto, e chiaramente, che avrei preferito di gran lunga un sistema di legislazione speciale, il quale, lungi dal ricordare confini geografici, che sono ormai cancellati dalla storia d'Italia, avesse, con disposizioni generali, provveduto là dove maggiore fosse il bisogno. (*Approvazioni*). Ed io, esemplificando, dissi nella mia relazione: Volete provvedere per via speciale ai rimedii contro l'analfabetismo? Ebbene, appellatevi ad una percentuale di analfabeti, e dove questa è più elevata, si svolga colà più intensa l'azione dello Stato. (*Approvazioni*). Ma non fu questo il sistema seguito dal disegno di legge. Non ripeterò, riaprendo la discussione generale (e tanto meno lo farei, non trovandosi al banco del Governo il Gabinetto proponente), non ripeterò le ragioni per le quali la Commissione non credette di approvare interamente lo spirito del progetto... (*Interruzione del deputato Salandra*).

Si, onorevole Salandra: perchè quando con una disposizione di legge accordate un abbuono di tassa ai contribuenti, noi varcheremmo i limiti del nostro mandato politico, se ad un Governo, il quale dichiara: « Queste popolazioni dovranno pagare meno tasse » venissimo a dire, proprio noi, rappresentanti di quelle popolazioni: « Vi ringraziamo, ma non vogliamo diminuzioni di tasse ». E questa una impossibilità politica e morale, in cui ci avete posto. Ma, giacchè il sistema della legge è tale, le conseguenze sono ferree: e nel suo spirito stesso, direi, c'è la esclusione di estenderlo.

Debbo poi aggiungere (e qui parlo non in mio nome, ma come relatore) che la Commissione, per questo disegno di legge, è stata di una disciplina parlamentare, che meriterebbe di fare scuola. Essa ha ritenuto giusta la consuetudine inglese, per cui non ispetta alla Camera di proporre aumenti di spese: questa è responsabilità esclusiva del Governo. La Commissione è stata fedele a questo principio, non per ragioni parlamentari: perchè essa lo applicò rigidamente, anche quando del Governo proponente non era, in maggioranza, amica. E l'onorevole Sonnino può far fede di questa grandissima disciplina, di cui la Commissione diede prova, e che non ha esempi.

Dunque, non si tratta di teorie accomodate al momento politico. La Commissione, ripeto, ha stabilito che, ove si tratti di ulteriori aggravii e spese, non si allontanerà mai dalle proposte del Governo.

Quindi sono dolentissimo di dover dire, come relatore, all'onorevole Dal Verme che non accetto la sua proposta. E tanto meno l'accetto, per una ragione tecnica, che mi viene ora sott'occhi. L'onorevole Dal Verme si appella al criterio del 50 per cento degli analfabeti, comprendendo in questa percentuale anche i ragazzi di sei anni. Ma i fanciulli di codesta età sono tutti, s'intende, analfabeti; e la estensione di una simile proposta sarebbe tale, che si applicherebbe anche al Belgio o alla Norvegia. (*Commenti*).

DAL VERME. Io ho copiato la frase dell'allegato G G non l'ho inventata.

ORLANDO V. E., *relatore*. Vuol dire che l'allegato G G, che lei ha copiato, era formulato male: perchè, una media di analfabeti, che parta dai ragazzi di sei anni, non può dare una misura adeguata. Pertanto sono dolente, a nome della Commissione, di

non potere accettare l'emendamento dell'onorevole Dal Verme.

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

PRESIDENTE. Parli.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Sono intimamente convinto della necessità, che abbiamo, di combattere l'analfabetismo; e ne ho dato la prova, l'altra volta, quando, nel formare il Ministero, misi come prima condizione al ministro del tesoro, d'accordo con l'onorevole Orlando, che allora chiamai al Ministero della pubblica istruzione, di avere almeno otto milioni subito, per migliorare le condizioni dell'istruzione elementare.

ORLANDO V. E., *relatore*. Che diventarono dodici.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ma avevamo stabilito un minimo di otto milioni.

Dunque non posso essere scspettato di non desiderare vivamente che la lotta contro l'analfabetismo si faccia in modo efficace. E non ho difficoltà di prendere impegno, per il Governo, di studiare questa questione anche per il resto d'Italia, e di esaminare in qual modo l'analfabetismo si possa combattere efficacemente. (*Benissimo!*) Ma credo che questo emendamento non raggiungerebbe lo scopo. Una ragione l'hanno detta il mio collega dell'istruzione ed il relatore: e cioè che il criterio dei comuni, nei quali la proporzione degli analfabeti superi il 50 per cento degli abitanti da sei anni in su, non ha valore.

In secondo luogo non ha nessun valore l'altro criterio che, cioè, la sovrimposta raggiunga il 100 per cento dell'imposta erariale; perchè nel sistema attuale dei catasti (e l'onorevole Dal Verme lo sa perfettamente), vi sono comuni, in cui la sovrimposta non è soltanto del 100 per cento, ma perfino del 200, del 300 ed anche del 400 per cento, eppure i contribuenti pagano pochissimo, e ciò per la ragione che l'imposta erariale vi è bassissima.

Prendiamo, per esempio, la provincia di Grosseto, in cui prima erano terreni incolti quando si è fatto il catasto, ed ora sono terreni fertilissimi. Ebbene, vi sono comuni che pagano il 400 per cento dell'imposta erariale; eppure il totale della tassa è inferiore a quello, che si paga nella maggior parte dei comuni d'Italia.

Ora io dico che il prendere un criterio così fallace come quello della sovrimposta, il prendere per base un conteggio che non

esiste, me lo perdoni l'onorevole Dal Verme, è dimostrare un'ottima intenzione, ma non è fare un provvedimento di legge, che vada a beneficio là dove il bisogno è più urgente.

Quindi lo prego vivamente di non insistere a far votare ora dalla Camera un simile provvedimento; perchè ritengo che la lotta contro l'analfabetismo sia nel desiderio di tutti, e principalmente del Ministero, il quale ne ha già data altra volta la prova, e che il combattere l'analfabetismo sia una delle missioni più alte, che deve avere un Governo. Ma essa va intrapresa dopo avere studiato l'argomento, dopo avere trovati i mezzi, e dopo che si possa venire in Parlamento ad indicare quali siano i fini che ci proponiamo ed i mezzi dei quali disponiamo.

Ripeto nuovamente la mia viva preghiera all'onorevole Dal Verme; perchè è con dispiacere che mi trovo in condizione di non potere accettare il suo emendamento in questo momento ed in sede di questa legge.

PRESIDENTE. Onorevole dal Verme, mantiene il suo emendamento?

DAL VERME. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio e ritiro il mio emendamento. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Casuto ha ritirato il suo emendamento.

— Metto a partito l'articolo 48 così come è proposto dal Ministero e dalla Commissione.

(*È approvato*).

Art. 49

Ad agevolare l'adempimento dell'obbligo scolastico con gli sdoppiamenti delle classi prescritti dall'art. 11 della legge 19 febbraio 1903, n. 45, lo Stato concorrerà con due terzi della spesa per le classi di grado inferiore e con una metà per quelle di grado superiore.

La quota da versarsi al Monte pensioni, nella misura normale di cui nell'articolo precedente, sarà divisa fra lo Stato ed il Comune in proporzione del rispettivo concorso nel pagamento dello stipendio.

A tale intento sarà nel prossimo anno finanziario stanziata nel bilancio del Ministero della pubblica istruzione la somma di lire 600,000, la quale verrà aumentata a seconda dei bisogni, con legge di bilancio.

Questo concorso dello Stato esclude quelli

stabiliti in forza delle leggi 11 aprile 1886, n. 3798, e 8 luglio 1904, n. 407.

Le quote da corrispondersi dallo Stato ai Monte pensioni, per qualsivoglia titolo, quando i Comuni siano in mora nel pagamento dei loro contributi, saranno versate, direttamente al Monte stesso.

(*È approvato*).

Art. 50.

Per le scuole, di cui all'articolo 48, e per quelle pure da istituire, alle quali lo Stato avrà assegnato uno dei concorsi di cui al precedente articolo, tre o rispettivamente quattro membri della Commissione giudicatrice del concorso per la nomina dei maestri saranno nominati dal Consiglio provinciale scolastico e due o rispettivamente tre dalla Giunta municipale.

Le graduatorie formate dalla Commissione avranno valore di designazione, così che non sarà consentito di nominare i classificati nel secondo e nei successivi posti, se non dopo rinuncia di coloro che ebbero una classificazione migliore.

(*È approvato*).

Art. 51.

Nel bilancio del Ministero della pubblica istruzione sarà annualmente iscritta la somma di lire 250 mila, sulla quale saranno accordate indennità, infra le lire 100 annue, ai maestri di scuole rurali ed obbligatorie non classificate, risiedenti in luoghi particolarmente disagiati. I criterii per tale assegnazione saranno fissati con regolamento ed i relativi provvedimenti saranno presi su parere conforme della Commissione centrale, di cui all'articolo 57 della presente legge.

Sarà pure iscritta in un capitolo del bilancio del Ministero suddetto la somma di lire 250, mila per contributo dello Stato nella spesa per l'istituzione di Direzioni didattiche in comuni che ne fossero privi e ne facessero richiesta, e per indennità di residenza e di missione a quei direttori didattici, che fossero inviati a vigilare su scuole fuori della loro residenza abituale.

Le norme per tale concessione saranno fissate col regolamento, che potrà pure riunire due o più comuni del medesimo mandamento in Consorzi scolastici, e ciò tanto per le direzioni istituite con la presente legge che per quelle attualmente esistenti.

(*È approvato*).

Art. 52.

Nel caso che il pagamento degli stipendi ai maestri elementari e ai direttori didattici sia ritardato dall'esattore, salvo per questo tutte le sanzioni stabilite dalle leggi vigenti, il prefetto, su domanda del maestro, ordinerà al tesoriere della provincia di fare il pagamento del mandato.

La provincia ripeterà dal Comune in rimborso, insieme all'interesse fissato dalle leggi vigenti, a mezzo di mandato di ufficio della Giunta provinciale amministrativa, e darà notificazione dell'eseguito pagamento al Ministero della pubblica istruzione.

A garanzia del credito della provincia, il Ministero sospenderà il pagamento al comune dei rimborsi previsti dalla legge 11 aprile 1886, n. 3798, ed 8 luglio 1904, n. 407, e di quelli previsti dalla presente legge, per l'anno in corso, e per i successivi, fino alla completa estinzione del credito provinciale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Furnari che ha il seguente emendamento sostitutivo:

« Il pagamento dello stipendio ai maestri elementari ed ai direttori didattici sarà fatto il primo giorno di ogni mese dal ricevitore provinciale per mezzo dei locali uffici postali.

« Gli esattori comunali, alle scadenze e colle sanzioni stabilite dalla legge sulla riscossione delle imposte dirette, verseranno al ricevitore provinciale le quote bimestrali degli stipendi dei maestri e dei direttori didattici ».

FURNARI. La questione del pagamento degli stipendi ai maestri elementari ha preoccupato tutti i ministri della pubblica istruzione, i quali hanno preso vari provvedimenti per rendere certo e puntuale il pagamento degli stipendi in seguito ai ritardi, che qua e là spesso si verificavano.

Ma i provvedimenti adottati non sono stati sufficienti ed efficaci; ed una prova mi viene suggerita dal disegno di legge attuale, col quale il ministro, nonostante le disposizioni dell'onorevole Nasi e dell'onorevole Orlando, ha sentito il bisogno di fare una disposizione di legge a favore di questi maestri, perchè non abbiano a subire ritardi nel pagamento dei loro stipendi. Però a me pare che coll'articolo proposto non si raggiunga lo scopo; perchè, quando i maestri si dovranno sempre rivolgere al prefetto per domandare il pagamento dello stipendio, ed il prefetto dovrà ordinarlo al tesoriere della provincia, perderanno un tempo maggiore di quello, che perdono ora.

Il mio articolo aggiuntivo, invece, parmi che risponda in modo migliore al concetto; perchè il pagamento avverrebbe in modo quasi automatico, senza aggravare la condizione di alcuno. Gli esattori comunali sarebbero obbligati a versare al ricevitore provinciale gli stipendi dei maestri; e l'esattore provinciale, che riceverebbe queste quote, alla sua volta le verserebbe all'ufficio postale, il quale le pagherebbe ai maestri. Credo che, in questo modo, si potrebbe meglio raggiungere lo scopo, che i maestri fossero pagati a data fissa, senza obbligarli a fare reclami al prefetto con perdita enorme di tempo. Mi auguro che l'onorevole ministro della pubblica istruzione, a cui deve stare a cuore questa questione, accetti il mio emendamento, tanto più che esso risponde alla aspirazione della Federazione della benemerita classe dei maestri elementari.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, accetta l'emendamento dell'onorevole Furnari?

FUSINATO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Prego l'onorevole Furnari di non insistere nella sua proposta. L'articolo 52 ha già fatto un considerevole passo innanzi, con lo stabilire la responsabilità, diremo così, solidale tra provincia e comune, per il pagamento degli stipendi dei maestri. Ma lo stabilire in prima linea la responsabilità del ricevitore provinciale, senza che prima sia espletata l'azione del comune e dell'esattore, mi pare non sia giusto, anche giuridicamente. Quindi la pregherei di non insistere.

PRESIDENTE. Onorevole Furnari, insiste nel suo emendamento?

FURNARI. Viste le condizioni della Camera, non insisto. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 52.

(*È approvato*).

Art. 53.

Nei comuni di cui all'articolo 44, eccettuati i capoluoghi di provincia, saranno, seguendo le norme della legge 8 luglio 1904, n. 407, istituite duemila scuole serali e festive per adulti analfabeti, oltre quelle già istituite dalla suddetta legge.

(*È approvato*).

Art. 54.

Allo scopo di rendere più efficace la vigilanza sulle scuole elementari nei Comuni, di cui all'articolo 44, eccettuati i capoluoghi

di provincia, specialmente dove non sia obbligatoria la direzione didattica, saranno istituite cinquanta nuove circoscrizioni scolastiche.

L'indennità per il servizio di ispezione nei detti comuni sarà aumentata di lire 164,000 e sarà stanziata in apposito capitolo del bilancio della pubblica istruzione.

Il ruolo organico degli ispettori scolastici, annesso alla legge 24 dicembre 1904, n. 689, sarà aumentato di cinquanta posti divisi in parti uguali fra le due classi.

(È approvato).

Art. 55.

Al fine di promuovere l'assistenza scolastica, (refezione scolastica, distribuzione d'indumenti, di libri di testo o d'altro occorrente all'istruzione) a norma dell'articolo 4 della legge 8 luglio 1904, n. 407, sarà stanziata per i comuni, di cui all'articolo 44, eccettuati i capoluoghi di provincia, nel bilancio della pubblica istruzione per l'anno 1906-907, una prima somma di lire 300,000 che potrà essere aumentata di anno in anno con legge di bilancio.

Col regolamento per l'esecuzione della presente legge, il Governo del Re è autorizzato a servirsi delle somme suddette per ordinare, possibilmente in maniera uniforme per tutti i comuni di cui all'articolo 44, eccettuati i capoluoghi di provincia, una delle suddette forme di assistenza scolastica.

Indipendentemente da tale ordinamento, le concessioni discrezionali di sussidi ai Comuni, per le cause suddette, saranno fatte con decreto ministeriale su parere conforme della Commissione centrale, di cui all'articolo 57.

L'onorevole Falconi Gaetano ?

(Non è presente).

Pongo a partito questo articolo 55.

(È approvato).

Art. 56.

Per concorrere alla istituzione e al mantenimento dei giardini ed asili d'infanzia nei medesimi comuni sarà stanziata nel bilancio della pubblica istruzione, per l'anno 1906-907, la somma di lire 450,000.

Il regolamento per l'esecuzione della presente legge ordinerà l'erogazione di tale somma perchè ordinatamente, e cominciando dai comuni di minore popolazione,

l'istituzione degli asili sia uniforme nelle provincie cui la presente legge si riferisce.

La concessione di tali sussidi sarà fatta con decreto ministeriale, su parere conforme della Commissione centrale, di cui all'articolo 57.

(È approvato).

Art. 57.

È istituita presso il Ministero della pubblica istruzione una *Commissione centrale per la diffusione dell'istruzione elementare nel Mezzogiorno e nelle isole*, costituita di sette membri. Il presidente e due membri sono nominati per decreto reale su proposta del ministro della pubblica istruzione, due saranno eletti dal Senato e due dalla Camera dei deputati, fra i propri membri e per tutta la legislatura.

Tale Commissione, oltre le facoltà attribuitele dal presente titolo della legge, darà pareri al ministro su tutte le questioni relative alla attuazione dei fini, che il detto titolo si propone.

Essa amministrerà i residui eventuali, che si verificassero nella erogazione dei fondi stanziati per effetto della presente legge relativamente alla istruzione, i quali residui saranno annualmente ripartiti in tre fondi: *a)* per le provincie meridionali del contingente; *b)* per la Sicilia; *c)* per la Sardegna, in ragione della popolazione.

(È approvato).

Art. 58.

Spetta alla Commissione, di cui all'articolo precedente, di dichiarare, su proposta del Consiglio provinciale scolastico, che un comune ha contravvenuto ai suoi obblighi scolastici. In tal caso, un direttore scolastico designato dal provveditore della provincia sarà inviato in quel comune, per assumere la direzione dei servizi scolastici, coi poteri di un commissario prefettizio.

La Commissione centrale determinerà la durata di questa missione straordinaria, la cui spesa graverà sul fondo stanziato nel primo capoverso dell'articolo 51.

(È approvato).

Art. 59.

Ai maestri dei Comuni, in cui la percentuale degli analfabeti apparirà dai dati delle statistiche ufficiali in più rapido decrescimento, potrà essere assegnato un premio sui fondi e per deliberazione della Com-

missione centrale, di cui nel precedente articolo.

(È approvato).

Sull'articolo 60 vi sono vari iscritti. Crede la Camera di rimandare il seguito della discussione a domani?

Voci. A domani! a domani!

Altre voci. No! Avanti.

PRESIDENTE. Interrogherò la Camera.

Coloro, che sono d'avviso che la discussione sull'articolo 60 si debba rimandare a domani, sono pregati di alzarsi.

(La Camera delibera di rimettere a domani il seguito di questa discussione).

Risultamento delle votazioni.

PRESIDENTE. Dichiaro chiuse le votazioni e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

(I segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera i risultamenti delle votazioni segrete sui seguenti disegni di legge:

Organico dell'Amministrazione centrale della guerra.

Presenti	230
Votanti	230
Maggioranza	116
Voti favorevoli	194
Voti contrari	36

(La Camera approva).

Modificazioni alle leggi sull'ordinamento del regio esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra. (Attribuzioni degli Ispettorati).

Presenti	230
Votanti	230
Maggioranza	116
Voti favorevoli	198
Voti contrari	32

(La Camera approva).

Modificazioni al testo unico della legge sull'ordinamento dell'esercito. (Aumento di un maggior generale per il comando dell'arma dei carabinieri reali).

Presenti	230
Votanti	230
Maggioranza	116
Voti favorevoli	196
Voti contrari	34

(La Camera approva).

Cessione e riscatto di canoni e di altri oneri reali.

Presenti	230
Votanti	230
Maggioranza	116
Voti favorevoli	209
Voti contrari	21

(La Camera approva).

Istituzione del Magistrato delle acque per le provincie venete e di Mantova.

Presenti	230
Votanti	230
Maggioranza	116
Voti favorevoli	200
Voti contrari	30

(La Camera approva).

Provvedimenti per il personale dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e per il Real Corpo del genio civile.

Presenti	230
Votanti	230
Maggioranza	116
Voti favorevoli	303
Voti contrari	27

(La Camera approva).

Costruzione delle strade ferrate complementari della Sicilia.

Presenti	230
Votanti	230
Maggioranza	116
Voti favorevoli	213
Voti contrari	17

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Agnetti — Aguglia — Albasini — Albertini — Alessio — Aprile — Arigò — Arlotta — Artom — Astengo — Aubry — Avellone.

Bastogi — Benaglio — Bergamasco — Bertarelli — Bertetti — Bettolo — Bianchi Leonardo — Bizzozero — Bona — Bonacossa — Botteri — Bracci — Brandolin — Brizzolesi.

Callaini — Campi Numa — Cao-Pinna — Capaldo — Capece-Minutolo — Cappelli — Caputi — Carcano — Cassuto — Castiglioni — Cavagnari — Celesia — Centurini — Chiapusso — Chimienti — Chimirri — Ciappi Anselmo — Ciartoso —

Cicarelli — Ciccarone — Cimorelli — Cipriani-Marinelli — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Cocuzza — Codacci-Pisanelli — Coffari — Colosimo — Costa Andrea — Costa Zenoglio — Cottafavi — Curioni — Cuzzi.

Da Como — D'Alì — Dal Verme — De Amicis — De Felice-Giuffrida — De Gennaro Emilio — De Gennaro-Ferrigni — Del Balzo — De Luca Ippolito Onorio — De Michele-Ferrantelli — De Novellis — De Riseis — Di Broglio — Di Lorenzo — Di Rudinì Antonio — Di Scalea — Donati.

Facta — Faelli — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Faranda — Farinet Francesco — Fasce — Fede — Ferraris Carlo — Ferri Giacomo — Filii-Astolfone — Fiorina — Fortunato — Franchetti — Francica-Nava — Furnari — Fusco — Fusinato.

Galli — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gattorno — Gianturco — Giardina — Giolitti — Giovagnoli — Giovannelli — Giusso — Goglio — Gorio — Grassi-Voces — Guastavino.

Jatta.

Lacava — Landucci — Larizza — Lazaro — Leali — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Lucca — Lucifero Alfonso — Luzzatti Luigi.

Majorana Giuseppe — Manna — Mantica — Maraini Clemente — Maraini Emilio — Marcello — Marcora — Maresca — Marghieri — Mariotti — Masciantonio — Masi — Masselli — Mazziotti — Meardi — Mercei — Mezzanotte — Miliani — Mirabelli — Modestino — Montagna — Montauti — Monti-Guarnieri — Moschini.

Negri de Salvi.

Orioles — Orlando Salvatore — Orlando Vittorio Emanuele — Ottavi.

Pais-Serra — Pala — Paniè — Pantano — Papadopoli — Pascale — Pasqualino-Vassallo — Pavoncelli — Pellecchi — Personè — Petroni — Pipitone — Pistoja — Podestà — Pompilj — Pozzato — Pozzo Marco — Pucci — Pugliese.

Quistini.

Raggio — Rastelli — Reggio — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Rizza Evangelista — Rocco — Romanin-Jacur — Romano Giuseppe — Romussi — Rondani — Roselli — Rota — Rubini — Rummo — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Salvia — Sanarelli — Sanseverino — Santini — Santoliquido — Scaglione — Scano — Scellingo — Scorciarini-Coppola — Semmola — Sili — Sinibaldi — Solimbergo — Solinas Apo-

stoli — Sonnino — Soulier — Spirito Francesco — Squitti — Staglianò — Stoppato.

Talamo — Tasca — Tecchio — Tedesco — Teso — Testasecca — Torraca — Torrigiani — Treves — Turati.

Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Venditti — Veneziale — Verzillo — Vicini — Visocchi.

Weil-Weiss.

Zaccagnino — Zegretti.

Sono in congedo:

Campi Emilio — Campus Serra.

Danieli.

Fabri.

Gattoni — Gavazzi — Giaccone — Giuliani.

Lucchini Angelo.

Marescalchi — Meritani — Morando — Morelli-Gualtierotti — Morpurgo.

Pinchia.

Raineri — Rebaudengo — Resta Pallavicino — Rovasenda.

Turbiglio

Sono ammalati:

Bottacchi — Calvi Giusto.

Dell'Arenella.

Mel.

Pavia.

Rizzetti — Rizzone.

Toaldi.

Wollemborg.

Zella-Milillo.

Assenti per ufficio pubblico:

Brunialti.

Daneo.

Rava.

Suardi.

Sui lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Goglio.

GOGLIO. D'accordo col Governo, prego l'onorevole Presidente di volere inscrivere nell'ordine del giorno di domani, lo svolgimento di una proposta di legge, per l'aggregazione del comune di Vidraceo al mandamento di Castellamonte; svolgimento che non richiederà più di due minuti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mezzanotte.

MEZZANOTTE. Pregherei la Camera di

inscrivere nell'ordine del giorno di domani lo svolgimento di una proposta di legge che riguarda una lotteria telegrafica per l'ospedale di Chieti.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, queste due proposte si intenderanno approvate.

(Sono approvate).

L'onorevole Albertini ha facoltà di parlare.

ALBERTINI. Vorrei pregare il Governo di stabilire la discussione del disegno di legge sulle pensioni degli operai borghesi dell'amministrazione della guerra. Sono sicuro che il ministro della guerra non si opporrà.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Sentiremo il ministro della guerra.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferri Giacomo.

FERRI GIACOMO. Prego l'onorevole Presidente di voler inscrivere nell'ordine del giorno di domani il disegno di legge per aggregazione del comune di San Pietro Avelana al mandamento di Carovilli.

PRESIDENTE. Per domani in principio di seduta.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. È meglio nella seduta di domattina.

MEZZANOTTE. Il mio disegno di legge domando che sia discusso nella seduta pomeridiana.

VERZILLO. Mi associo all'onorevole Albertini per la sua richiesta circa le pensioni operaie.

PRESIDENTE. Onorevole Verzillo, ella ha sentito: non essendo presente il ministro della guerra ogni decisione su tale proposito è rimessa a domani.

CAVAGNARI. Vorrei sapere se domattina c'è seduta.

PRESIDENTE. Ella, onorevole Cavagnari, interpreta il mio pensiero.

CAVAGNARI. Sono fortunato!

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, ella interpreta perfettamente il mio pensiero; perchè appunto io intendevo di proporre alla Camera di tener seduta anche domattina con l'ordine del giorno già stabilito e con l'aggiunta di alcuni altri disegni di legge urgenti.

CAVAGNARI. Alcuni colleghi mi dicono che, se il Presidente non avesse difficoltà, si potrebbe mettere nell'ordine del giorno per domani anche il disegno di legge n. 39 Conversione in legge del decreto relativo alla concessione dei biglietti gratuiti e semigratuiti.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Per questo bisognerebbe fosse presente il ministro dei lavori pubblici.

TURATI. Tanto più che su questo disegno di legge ci sarà una lunga discussione. Io farò un discorso di almeno due ore. *(Commenti).*

CAVAGNARI. Ragione di più per affrettarlo.

PRESIDENTE. Per ora lasciamo l'ordine del giorno come è stato stabilito.

Notizie della salute dell'ex deputato Amadei.

PRESIDENTE. L'onorevole Santini ha facoltà di parlare.

SANTINI. L'onorevole Amadei, che per lungo tempo fece onorevolmente parte della Camera e del Governo, versa in gravi condizioni di salute. Pur non più appartenendo egli attualmente al Parlamento, io credo, di interpretare fedelmente il pensiero ed il cuore di tanti suoi amici, pregando il Presidente di far pervenire all'onorevole Amadei l'espressione sincera della nostra cordiale simpatia per lui, e vivissimo l'augurio che possa uscire salvo dalla grave malattia, che lo affligge.

PRESIDENTE. Onorevole Santini, io ignoravo che l'antico nostro collega si trovasse indisposto. Prenderò notizie della salute di lui, e mi associo alle espressioni di simpatia da lei manifestate.

Interrogazioni ed interpellanze.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

VISOCCHI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se intenda provvedere ad una più energica difesa della pesca ligure contro i danni gravissimi cagionati dalle reti a strascico a mezzo di paranze.

« Celesia ».

« Il sottoscritto interroga il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se intenda proporre modifiche alla legge 11 luglio 1904, n. 378, nel senso di favorire maggiormente il sorgere di sodalizi pescherecci e di render possibile l'erogazione dei fondi stanziati in favore della classe peschereccia non avvenuto finora.

« Celesia ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno per sapere se intenda di concedere una sessione straordinaria di esami per l'abilitazione all'esercizio della professione di assistente pratico di farmacia, come fu già concessa replicatamente fino al 1896.

« Campi Numa ».

« Il sottoscritto interroga il ministro della pubblica istruzione per sapere se intenda provvedere a migliorare la sorte degli inserienti dei Convitti nazionali.

« Malcangi ».

« Il sottoscritto interroga il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se intenda provvedere al miglioramento degli stipendii degli insegnanti delle scuole pratiche e speciali di agricoltura.

« Malcangi ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici sulla necessità di modificare gli orari nella linea Castellammare Adriatico-Sulmona-Aquila-Terni e di accelerare la marcia dei treni per rendere più facili le comunicazioni con Roma e Firenze.

« Manna ».

« Il sottoscritto interroga il ministro delle finanze per sapere se di fronte ai numerosi inconvenienti prodotti dall'applicazione della legge 10 dicembre 1905 e successivo regolamento sui velocipedi, non creda opportuno di proporla modificazione provvedendo intanto a mitigarne gli effetti con acconcie norme interpretative.

« Albertini ».

« Domando d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se creda la Banca di credito agrario per il Lazio abbia finora fatto le operazioni di prestiti secondo il regolamento e la legge con la quale quella Banca fu istituita.

« Leali ».

« Il sottoscritto interroga il ministro della pubblica istruzione per sapere se intenda presentare il progetto di legge relativo agli stipendii e alla carriera degli insegnanti delle scuole medie pareggiate entro il 1906, come promise il suo predecessore al Senato, accettandone il relativo ordine del giorno, e alla Camera dei deputati nella seduta del 5 aprile decorso.

« Landucci ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della guerra intorno ai risultati degli esami degli ufficiali di complemento, tenutisi di recente presso la Regia scuola militare di Modena.

« Santini ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici sulla opportunità di aggiungere (linea Bari-Taranto) una o due vetture viaggiatori al treno facoltativo numero 2915, in partenza da Bari alle ore 13.10.

« Abbruzzese ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione per sapere quando saranno pubblicate le norme informative per gli esami di integrazione come è disposto dall'articolo 52 del regolamento per le scuole medie ed elementari approvato con regio decreto 13 ottobre 1904.

« Miliani ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle finanze, per sapere quali provvedimenti intenda adottare per la sistemazione ed il miglioramento delle tristi condizioni degli impiegati d'ordine straordinari del catasto e degli uffici tecnici di finanza.

« Miliani ».

« I sottoscritti interrogano il ministro dell'interno sulla proibizione del Comizio che doveva aver luogo in Oneglia il 21 giugno all'oggetto di trattare dell'attuale momento politico.

« Rondani, Costa, Treves, Ferri Giacono ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici per sapere se e quando la Commissione reale dei porti e la Commissione per la navigazione interna pubblicheranno i risultati degli studi sulle opere necessarie per mettere i piccoli porti in condizione da fruire delle vie acquee che saranno sistemate e ampliate con l'esecuzione del piano per la navigazione interna.

« Codacci-Pisanelli ».

« Domando di interrogare i ministri dei lavori pubblici, della marina e dell'agricoltura, industria e commercio sulla opportunità di riformare, nell'interesse della difesa e dell'economia nazionale, il riparto della spesa pei piccoli porti e specialmente gli ar-

articoli 6 e 7 della legge 17 luglio 1884, n. 2518 e l'articolo 5 del regolamento 26 settembre 1904, n. 713.

« Codacci-Pisanelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole presidente del Consiglio, e il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se e quali modificazioni credano necessario apportare, nell'interesse del proletariato agricolo, alla legge del 24 giugno 1888 sulla affrancazione delle servitù civiche nelle provincie ex pontificie, ed a quella del 4 agosto 1894, sull'ordinamento dei domini collettivi.

« Canevari ».

« I sottoscritti interpellano il Governo per conoscere se ed in qual modo intenda provvedere al miglioramento ed all'ampliamento del porto di Livorno nell'interesse del commercio e delle industrie della Toscana.

« Merci, Callaini, Morelli-Gualtierotti, Landucci, Bastogi, Campi Numa, Matteucci, Torrigiani, Falaschi, Pilacci ».

« I sottoscritti interpellano il ministro delle finanze, sul modo della restituzione delle somme in più pagate e in proporzioni diverse dai vari comuni della provincia di Pavia, in causa del ritardo dell'attuazione del nuovo censo, dopo la diffida fatta dagli interessati allo stesso signor ministro.

« Romussi, Rampoldi ».

« I sottoscritti interpellano il Governo sulla urgente necessità di provvedere al porto di Livorno, migliorandone i mezzi attuali ed ampliandolo, onde esso possa rispondere ai sempre crescenti bisogni delle regioni che ne costituiscono la zona di influenza commerciale.

« Orlando S., Montauti, Pandolfini, Landucci, Pilacci, Falaschi, Viazzi, Targioni, Tizzoni, Bianchi E., Artom, Orsini-Baroni, Queirolo, Bianchi L., Cassuto, Rosadi, Casciani, Luzzatto A., Pucci, Ginori-Conti ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro di grazia e giustizia sulla grazia a Linda Murri.

« Albasini-Scrosati ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Così le interpellanze, se il Governo non dichiara, entro le ventiquattr'ore di non accettarle.

La seduta termina alle ore 19.20.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10.

1. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Modificazioni ad alcuni articoli del testo unico delle leggi telefoniche (*Approvato dal Senato*). (431)

Discussione dei disegni di legge:

2. Modificazione dell'articolo 58 della legge 22 dicembre 1888, n. 5849 (serie 3^a), per la tutela dell'igiene e della sanità pubblica. (246)

3. Impianto di fili aerei di trasporto. (197)

4. Concorso dello Stato nella spesa per monumento dei Mille sullo Scoglio di Quarto. (396)

5. Estensione della legge 19 maggio 1904, n. 185, a tutte le provincie del Regno ed aggiunte alle disposizioni vigenti per la Cassa dei depositi e prestiti. (310)

6. Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 1,081,300.96, verificatesi sull'assegnazione di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra, per l'esercizio finanziario 1904-1905, concernenti spese facoltative. (297)

7. Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 39,864.22, per provvedere al saldo di spese residue inserite nel conto consuntivo del Ministero della istruzione pubblica, per l'esercizio finanziario 1904-905. (299)

8. Classificazione del porto di Porto Torres in 1^a categoria nei riguardi della navigazione. (464)

9. Maggiori stanziamenti nel bilancio del Ministero dell'interno, per soprassoldi e indennità ai reali carabinieri. (441)

10. Modificazioni ai ruoli organici e agli stipendi dei funzionari ed impiegati dell'amministrazione provinciale dell'interno. (455)

11. 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 (459).

12. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1905-906 (457).

13. Approvazione di maggiori assegnazioni e di equivalenti diminuzioni di stanziamento sopra alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1905-1906. (458)

14. Aggregazione del comune di San Pietro Avellana al mandamento di Carovilli. (187)

Alle ore 41.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Goglio per aggregazione del comune di Vidracco al mandamento di Castellamonte.

3. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Mezzanotte per una tombola telegrafica a favore dell'ospedale di Chieti.

4. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Provvedimenti per le provincie meridionali, per la Sicilia e per la Sardegna. (358)

5. Discussione intorno ai risultati dell'inchiesta sulla marina militare.

6. *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1906-907 (281, 281-bis).

Discussione dei disegni di legge:

7. Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1906-907 (289 e 289-bis).

8. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1906-907 (283, 283-bis e 283-ter).

9. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1906-907. (287, 287-bis, 287-ter)

10. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1906-907. (288, 288-bis)

11. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1906-907. (286, 286-bis)

12. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1906-907. (285, 285-bis)

13. Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1905-906. (290, 290-bis)

14. Assestamento degli stati di previsione dell'Entrata e della Spesa del Fondo per l'Emigrazione per l'esercizio finanziario 1905-906. (388)

15. Stati di previsione dell'Entrata e della Spesa del Fondo per l'Emigrazione per l'esercizio finanziario 1906-907. (389)

16. Sui professori straordinari delle Regie Università e altri Istituti superiori universitari nominati anteriormente alla legge 12 giugno 1904, n. 253 (217).

17. Istituzioni di sezioni di pretura e modificazioni delle circoscrizioni mandamentali (84).

18. Sull'esercizio della professione d'ingegnere, di architetto e di perito agrimensore (71).

19. Sull'esercizio della professione di ragioniere (99).

20. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe. (238)

31. Conferimento per titoli del diploma di direttore didattico nelle scuole elementari. (249)

22. Bonifica delle cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie. (124)

23. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Mercè per lesioni personali. (258).

24. Rinnovazione integrale dei Consigli comunali e provinciali e modificazione dei termini per la revisione delle liste elettorali. (397)

25. Domanda a procedere contro il deputato Scaglione per il delitto previsto dall'articolo 105 della legge elettorale politica. (275)

26. Modificazioni al ruolo organico del personale addetto alle Regie Legazioni all'estero. Creazione di cinque nuovi posti di segretario di Legazione. Riduzione del numero degli addetti. (331)

27. Modificazioni nelle competenze del personale delle scuole secondarie governative all'estero. (346)

28. Spese straordinarie militari per l'esercizio 1906-907. (314)

29. Convalidazione di regi decreti per la proroga dell'accordo commerciale provvisorio fra l'Italia e il Montenegro del 22 di-

cembre 1903, e del precedente trattato di commercio del 28 marzo 1883. (*Urgenza*). (121)

30. Concessione perpetua dell'Acquedotto De Ferrari-Galliera. (216)

31. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Vetroni (*per ingiurie*). (412)

32. Nuova proroga dei tribunali misti (della Riforma) in Egitto. (335)

33. Conversione in legge e proroga dei regi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, numeri 249, 369 e 378; 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, numeri 429, 569 e 636 per la riduzione di tariffe ferroviarie. (391)

34. Personale civile dei depositi di allevamento cavalli. (417)

35. Sulle pensioni degli operai borghesi dell'Amministrazione militare. (418)

36. Approvazione del trattato di commercio e navigazione fra l'Italia e la Repubblica dell'Equatore del 12 agosto 1902. (122) (*Urgenza*).

37. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Michetti per ingiurie. (404)

38. Separazione dei Comuni di Lunamatrona, Collinas ed altri dal Mandamento di Mogoro e aggregazione dei medesimi a quello di Sanluri (392).

39. Conversione in legge del Regio Decreto 31 dicembre 1895, n. 632, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio, gratuito od a prezzo ridotto, per talune categorie di persone, sulle ferrovie dello Stato. (350)

40. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida per diffamazione. (470)

41. Convalidazione del Regio Decreto n. 606, in data 30 ottobre 1904, portante modificazioni al repertorio per l'applicazione della tariffa dei dazi doganali. (73)

42. Autorizzazione di una maggiore as-

segnazione di lire 1,700,000 sul bilancio della marina, per l'esercizio finanziario 1906-907, per la spedizione militare in Cina. (341)

43. Accordi per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea. (422)

44. Lavori addizionali e spese di arredamento per la casa demaniale in Therapia ad uso della Regia Ambasciata in Costantinopoli. (405)

45. Organico dei veterinari governativi di confine e di porto. (442)

46. Proroga del termine stabilito dall'articolo 2 della legge 9 luglio 1905, n. 395, per conseguire agevolazioni in tema di volture catastali. (466)

47. Approvazione del trattato di commercio, di dogana e di navigazione concluso fra l'Italia e la Bulgaria il 13 gennaio 1906. (356)

48. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal Tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Enrico Ferri per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa. (471)

49. Tombola telegrafica a favore dei regi ospedali riuniti di Livorno. (473)

50. Esercizio provvisorio a tutto dicembre 1906 degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1906-907, che non fossero tradotti in legge entro il 30 giugno 1906. (494)

51. Esercizio provvisorio a tutto il mese di dicembre 1906 del bilancio del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1906-907. (495)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia

Licenziata per la stampa il 1° luglio 1906.
