

CCCXXVIII.

TORNATA DI VENERDÌ 26 APRILE 1907

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Commemorazione dell'ex deputato Pignatelli	Pag. 13213
FASCE (<i>sottosegretario di Stato</i>)	13214
LUCIFERO ALFREDO.	13213
PRESIDENTE	13214
Disegni di legge:	
Ferrovie concesse all'industria privata (<i>Seguito della discussione</i>)	13225
CRESPI	13227
DE SETA	13237
GALLINI	13236
GIANTURCO (<i>ministro</i>)	13237-47
GUERCI	13235
LUCIFERO ALFONSO.	13225
SCORCIARINI-COPPOLA	13247
TEDESCO (<i>relatore</i>).	13247
TURCO	13226
Variazioni nel bilancio del tesoro (<i>Presentazione</i>) (GIOLITTI).	13234
Mandamenti di Milano (<i>Id.</i>) (ORLANDO V. E.)	13247
Transazione con gli eredi Savino (<i>Id.</i>) (<i>Id.</i>)	13247
Interrogazioni:	
Operazione di sconto per il giornale <i>Avanti!</i> : FASCE (<i>sottosegretario di Stato</i>)	13214-17
SANTINI	13215
PRESIDENTE	13217
Domanda di mutuo del comune di Roccella Jonica: DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	13217
VALENTINO	13217
Furti sulle ferrovie: DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	13218
LEALI	13218
Linea Genova-Spezia: DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	13219
FIAMBERTI	13219
Riabilitazione di diritto: MORGARI	13220
POZZO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	13220
Preture di Borzonasca e S. Stefano d'Aveto: CAVAGNARI	13221
POZZO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	13220

Tasse di successioni:

COTTAFAVI (<i>sottosegretario di Stato</i>) Pag.	13221
GUCCI-BOSCHI	13222

Proposta di legge (Svolgimento):

Diffamazione	13222
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>)	13224
POZZO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	13224
ZERBOGLIO	13223-24

Relazione (Presentazione):

Magistrato alle acque (ROMANIN-JACUR).	13227
--	-------

Rinvio d'interrogazioni. 13217-18-19

La seduta comincia alle ore 14.5.

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

Petizione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura del sunto di una petizione.

VISOCCHI, *segretario*, legge:

6801. Il Consiglio comunale di Torino fa voti che vengano estese alle altre grandi città le facoltà speciali concesse a Roma dal disegno di legge: « Provvedimenti per la città di Roma ».

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Felissent, di giorni 4; Teso, di 6; Loero, di 6.

(Sono conceduti).

Commemorazione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Alfredo Lucifero. Parli.

LUCIFERO ALFREDO. Onorevoli colleghi! Un telegramma da Grottaglie, suo

paese nativo, annunzia la morte del nostro ex collega Alfonso Pignatelli. Deputato per quattro legislature, membro del Consiglio della provincia, presidente di numerosi istituti di beneficenza, costantemente fedele alla libertà, egli spiegò la sua intelligente energia per il benessere materiale e morale della sua regione e del suo loco natio.

Benefico senza ostentazione, i poveri ed i derelitti della fortuna sentiranno profondamente la sua dipartita, poichè egli, che era ricco, comprese che nel sollevare gli umili e i derelitti è la più alta missione della ricchezza.

Da questi banchi, dove sedè con onore e con senno, io mando alla sua memoria intemerata il saluto del cuore, cui voi onorevoli colleghi, certamente vi associerete, poichè Alfonso Pignatelli fu un cuore onesto ed un'anima generosa. (*Approvazioni*).

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. A nome del Governo mi associo alle parole pronunciate dall'onorevole Lucifero Alfredo in memoria di Alfonso Pignatelli, che fu nostro carissimo collega.

PRESIDENTE. La Camera tutta condivide i sentimenti espressi dall'onorevole Lucifero, ed anche quelli espressi dal Governo per la morte dell'onorevole Pignatelli, che per quattro legislature appartenne a questa Assemblea. (*Approvazioni*).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Gesualdo Libertini al ministro degli affari esteri, ma questa, come fu già detto ieri, rimane nell'ordine del giorno, non potendo trovarsi presente l'onorevole sottosegretario di Stato degli affari esteri.

Segue la interrogazione dell'onorevole Santini al ministro del tesoro « per apprendere quali norme governino la concessione del credito presso gli Istituti di emissione, se tali norme sieno state eventualmente violate e, ad ogni modo, se un Istituto di emissione abbia aperto un conto corrente col direttore di un giornale romano ».

Ha facoltà di rispondere a questa interrogazione l'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro.

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Quando si ebbe sentore del fatto cui si riferisce l'interrogazione dell'onorevole Santini, il ministro del tesoro incaricò un suo ispettore di assumere informazioni.

Dal risultato delle indagini di quel funzionario si rileva anzitutto che non si tratta dell'apertura d'un credito in conto corrente, come fu affermato, bensì di una vera e propria operazione di sconto.

Infatti il 2 luglio 1906 veniva presentata a questa sede della Banca d'Italia una domanda di ammissione allo sconto, a firma Enrico Ferri: questa domanda venne accettata dalla Commissione competente, ed il 4 luglio si fece una prima presentazione di effetti per lire 10,000.

Il 2 agosto ne venne fatta una seconda per lire 7,000: sicchè si ebbe in totale un'esposizione di lire 17,000.

Tali effetti vennero rinnovati per due volte alle rispettive scadenze quadrimestrali con decurtazione di lire 1,000, per ogni volta e per ciascuna esposizione, onde oggi l'importo di queste è ridotto a lire 13,000.

I titoli cambiari di prima presentazione e quelli rinnovati poi, erano dei pagherò emessi dall'amministratore ed editore del giornale *Avanti* a favore di Enrico Ferri e da questi girati alla Banca d'Italia, sede di Roma.

Il direttore generale della Banca, interrogato da un consigliere nell'adunanza del Consiglio superiore del 15 corrente sopra queste esposizioni, ebbe a dichiarare, che gli sconti di cui trattasi furono fatti a sua insaputa e che nessuno gliene tenne parola nè prima nè dopo la loro concessione. Aggiunse che se, in proposito, fosse stato chiesto il suo personale avviso, probabilmente, egli, pur lasciando intera libertà e responsabilità alle Commissioni di sconto, avrebbe invitato la sede locale a riflettere sulla convenienza di ammettere gli sconti in questione, guardando al loro aspetto manifesto di operazioni di comodo.

Ad ogni modo, per evitare qualsiasi inconveniente ed equivoco, il direttore generale ha impartito istruzioni agli uffici dipendenti, invitandoli ad astenersi assolutamente per l'avvenire da operazioni le quali, per la qualità della carta e delle persone obbligate, possano eventualmente assumere figura politica. (*Impressione*).

Delle dichiarazioni del direttore generale il Ministero del tesoro ha preso atto approvandole. (*Approvazioni — Commenti*).

E dopo ciò non ho altro da dire.

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

SANTINI. Anzitutto prendo atto della lettera del direttore generale della Banca d'Italia...

FASCE, sottosegretario di Stato per il tesoro. È il verbale dell'adunanza.

SANTINI. Meglio così! È registrato due volte!

FASCE, sottosegretario di Stato per il tesoro. Un momento. Devo dare una spiegazione.

Alle sedute del Consiglio superiore della Banca assiste per legge un ispettore del Tesoro.

SANTINI. Ad ogni modo io prendo atto della dichiarazione, con cui si invita la Commissione di sconto a non rinnovare per l'avvenire siffatte operazioni, perchè ciò costituisce la condanna della operazione in discorso.

E dopo ciò, poichè in argomento di eccezionale gravità, che investe altissime responsabilità morali e politiche, credo mio imprescindibile dovere mantenermi rigorosamente, scrupolosamente esatto e matematicamente compassato, consenta il nostro illustre Presidente, consentano i miei egregi colleghi che io parli sulla guida di appunti scritti. Per la storia, dirò così, storia, non davvero edificante, nè da citarsi a modello di purità, tanto più che è da tempo di universale dominio, mi riferisco, per brevità, al testo della mia interrogazione.

E chiarisco subito quanto di oscuro può aver lasciato il testo medesimo.

È di pubblico dominio che la Banca d'Italia, Sede di Roma, istituto di emissione, governato da leggi dello Stato, perchè dallo Stato trae le ragioni delle sue speciali funzioni privilegiate, avrebbe ammesso, come ha ammesso, una operazione di sconto per una discreta somma, che si aggira intorno alle ventimila lire, a due persone, che per se stesse non offrivano la dovuta garanzia.

Di guisa che la operazione stessa si dovette basare sopra una semplice dichiarazione di altra persona, la quale, per propria volontà, ha fatto giuridicamente e notoriamente constatare di essere all'ablativo. (*Ilarità*) Questa persona è l'onorevole Ferri Enrico, e dico il nome per non far torto al mio amico personale, onorevole Ferri Giacomo. (*Siride*). Quegli ha fatto constatare di non potere offrire alcuna garanzia per in-

consistenza patrimoniale. Non m'indugio a vedere se, data la superficialità di simile operazione presso il nostro massimo e benemerito Istituto di credito, la supposizione di politici favori si renda lecita, tanto più che sono in causa delle personalità, che, qui e fuori di qui, hanno sempre predicato il più sacro orrore contro tutto ciò, che sa di Banca, anche da lontano (*Commenti — Risa*). E poichè, a tenore degli statuti stessi della Banca, l'operazione in parola è specificatamente irregolare, io ho chiesto e chiedo al ministro del tesoro, cui spetta la vigilanza sull'azienda degli Istituti di emissione, di dare tutta la sua opera e di prendere efficaci provvedimenti perchè tali irregolarità non possano per l'avvenire più verificarsi.

L'articolo 14 dello statuto della Banca d'Italia suona così: « Le cambiali e gli assegni bancari da ammettersi allo sconto debbono essere regolarmente bollati, avere la scadenza non maggiore di quattro mesi e essere muniti di due o più firme solidali di persone o ditte notoriamente solventi ». Conseguentemente nel fatto in ispecie, ragione della interrogazione mia, è stata commessa una flagrante infrazione alla legge: 1° perchè è da tutti risaputo che il giornale « l'Avanti » non può avere presso un istituto di credito un fido di lire 17,000;

2° perchè il garante improprio, onorevole Ferri Enrico, è insolvente di fronte al pubblico ed alla legge, dopo la solenne constatazione della notifica dell'onorevole Bettolo, che nulla potè ottenere delle somme, onde il Ferri Enrico era stato multato dal tribunale, trincerandosi questi dietro la sua assoluta nullatenenza (e mi appello qui all'onorevole Bettolo appunto perchè voglia dire se io sono nel vero) (*Ilarità*) ...assoluta nullatenenza, ad onta della difesa disinteressata fatta dall'onorevole Ferri dell'omicida Tullio Murri. (*Commenti*) Tanto che gli stessi socialisti, liberi uomini e libere coscienze, si sono finalmente ribellati alle autocratiche prepotenze del Re tiranno, e lo abbiano con felice motto qualificato uomo *sistemato*, e sistemato, non con un'ordinanza qualsiasi, ma dietro sua domanda e per non pagare quanto doveva. (*Commenti*). Di modo che l'onorevole Ferri Enrico è ufficialmente insolvente e nullatenente.

Per confessione poi dello stesso onorevole Ferri Enrico nel suo giornale, e giova ciò rilevare, egli compì l'operazione, a differenza di quanto dice l'onorevole Fasce,

l'8 maggio 1906, (*Denegazioni*) cosa di cui dovrebbe sapere qualche cosa l'illustre, intervistato e contro intervistato, ministro del tesoro del tempo. (*Commenti — Interruzioni*).

Voci. Chi era?

PRESIDENTE. Onorevole Santini le ricordo il tempo stabilito dal regolamento.

SANTINI. Domandatelo al dottore Barth, corrispondente romano del *Berliner Tageblatt* e ve lo dirà. (*Commenti*).

In forza dell'articolo 51 del regolamento generale della Banca, nel caso di operazioni di sconto straordinarie, gli stabilimenti comunicano le relative proposte alla direzione generale. Quindi il direttore dello sconto, cavaliere o commendatore Forlì, era in dovere, trattandosi appunto di operazione straordinaria, di chiedere l'autorizzazione della Direzione generale.

Fu fatta osservanza alle tassative disposizioni di questo articolo?

Ebbene, dopo tutto questo ben di Dio di illegalità e di favoritismi, io ebbi la sorpresa jeri l'altro sera di venire ufficato da un signore, il quale è membro del Consiglio superiore e consigliere reggente dello sconto della Banca d'Italia, pur non avendo io l'onore, non ambito, di conoscerlo, tanto audace e così poco cosciente...

Voci. Chi è? Chi è?

SANTINI. Scusate, si è affidato alla mia segretezza. (*Interruzioni*) ...e così poco cosciente della commessa infrazione della legge da sostenere, proprio innanzi a me, che la famigerata operazione egli ed i suoi colleghi avevano compiuto più che regolarmente, osando aggiungere che non avrebbero sperimentato difficoltà a rinnovarla!

Quell'individuo era un ambasciatore... (*Oh! oh!*) (s'intende della Banca) che mi consigliava una dedizione, una vigliaccheria, complicata con stupidità. (*Si ride*).

Ora mi è dato asserire (e lo dico *honoris causa* per loro) come la famosa operazione a favore di Ferri Enrico abbia meravigliato l'intero personale della Banca, senza dire che gli azionisti, tanto più che è risaputo come questo egregio signor Forlì sia più che rigoroso, addirittura feroce nel negare lo sconto ad onesti commercianti. (*Bravo!*)

Bravo allora (*Si ride*) ...Tanto che la buona ed onesta clientela commerciale è stata perduta dalla Banca in tutte le principali piazze ove operano e fanno buoni affari le banche private. Una Cassa di Roma, costituita da persone notoriamente oneste e solvibilissime, ha avuto un fido dalla

Banca d'Italia di lire 10 mila; il giorno 8 corrente aveva un'esposizione di lire 2 mila; presentato allo sconto un effetto di lire 2,038, fu respinto! Cosicché debbasi ritenere come codesto sconto rilevante sia stato accordato per codardia, per paura... (*Ooh! Rumori*) per il quieto vivere, affine di imbavagliare l'organo magno socialista, tanto che dall'epoca del favore l'organo del puritanesimo universale (*Ilarità*), non più feroce accusatore, siasi volto in laudatore ed in censuratore del massimo istituto di emissione borghese e capitalista. (*Ilarità — Bravo!*)

Vedete, o colleghi, di quante stupende metamorfosi, di quali mirabolanti metempsicosi sia capace l'abborrito Dio dell'oro capitalista. (*Ilarità — Benissimo!*)

E venne in buon punto la manna della Banca d'Italia, chè l'*Avanti* era sull'orlo della ruina e del fallimento, di modo che sia stata proprio essa a salvare il giornale sovversivo...

PRESIDENTE. Mainsomma... concluda.

SANTINI. Ho quasi finito (*Si ride*).

Voci. Avanti! avanti! Parli!

SANTINI. Argomento di importanza trascendentale è questo, che vorrebbe una discussione, infinitamente più ampia di quanto mi consentano i limiti di una interrogazione e chiedo venia all'onorevole Presidente se questi limiti io ho oltrepassato. Debbo, per altro, affrettarmi al termine con brevissime considerazioni di ordine politico e morale.

E debbo aggiungere due paroline. (*Si ride*).

Noi in questa Camera abbiamo udito l'onorevole Enrico Ferri levarsi minaccioso dal suo banco e con le sue invettive tentare di colpire tanti galantuomini al grido di: Banca Romana! Banca Romana! Quel signore oggi espia la sua colpa, perchè noi potremo sempre rinfacciargli la Banca d'Italia (*Bravo!*); quel signore si vantava flagellatore della camorra, quasi che coloro, che lo affrontarono e, vergognosamente lo sbaragliarono e lo polverizzarono nelle elezioni, appartenessero alla *onorata Società* il cui capo porta, per una fatale combinazione, proprio il nome di Erricone! (*Ilarità clamorosa e prolungata — Approvazioni vivissime*).

Perdonino i colleghi. Questi è Erricone, e il nostro collega è Enrico il Grande. La ragione, per la quale quei signori, saranno pochi fra i molti, hanno accordato questa operazione di favore è che, pur sapendo come l'onorevole deputato Ferri Enrico, trinceran-

dosidietro l'impunità ed immunità, che gli derivano dalla propria notoria vigliaccheria, (*Oh! oh!*) si sia sempre rifiutato di incrociare le armi con dei gentiluomini, ingiuriando, ma delle ingiurie non rispondendo, sanno pure che l'onorevole Enrico Ferri sa magistralmente manovrare il coltello ed il pugnale della calunnia e della diffamazione alle spalle, senza avere il coraggio, come aveva il mio amico personale onorevole Costa, di offrire i polsi robusti alle manette dei carabinieri, (*Bravo!*) sanno pure che questo signor Enrico Ferri è maestro del ricatto morale. Ha esercitato questo ricatto morale e quei signori della Banca lo hanno subito.

Commiserazione per quei signori e per il deputato Ferri Enrico. (*Commenti animatissimi — Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Onorevole Santini, io non posso fare a meno di deplorare vivamente che ella abbia pronunziato nomi e parole che possono dar luogo a interpretazioni offensive di un collega assente. Ella poteva esprimere liberamente il proprio giudizio sui fatti, oggetto dell'interrogazione, ma doveva astenersi da inopportune allusioni.

SANTINI. Non ho fatto allusioni, ma accetto il richiamo del Presidente.

Voci. Ha parlato chiaro!

PRESIDENTE. Insomma io faccio il mio dovere, e loro lo sanno benissimo.

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. In omaggio alla verità debbo dichiarare che, secondo quanto risulta dalla relazione ufficiale dell'ispettore del tesoro, la domanda dello sconto non avvenne in maggio, come erroneamente fu affermato, ma avvenne invece il 2 di luglio. (*Commenti.*)

SANTINI. Lo domandi all'*Avanti!* Io giuro *in verba Avanti!*

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Valentino, al ministro dei lavori pubblici, « circa il modo con cui procede l'esecuzione della legge pro-Calabria, e precisamente sulla ragione per la quale, dopo due mesi che il Ministero dell'interno ha inviato al Ministero dei lavori pubblici la domanda di concessione di mutuo per l'acquedotto del comune di Roccella Jonica, il relativo parere non ancora sia stato dato ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La domanda del comune di

Roccella Jonica venne trasmessa al Ministero il primo marzo e venne immediatamente passata alla Commissione centrale, che si pronuncerà fra pochi giorni.

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

VALENTINO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato e mi dichiaro soddisfatto della sua risposta.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dell'onorevole Santini al ministro delle poste e dei telegrafi.

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi*. Siamo d'accordo con l'onorevole Santini di rimandare lo svolgimento di questa interrogazione.

PRESIDENTE. Sta bene.

L'onorevole Leali interroga il ministro dei lavori pubblici, « sulle responsabilità e sulla condotta del personale ferroviario nel disastro del 5 aprile 1907 alla Tuscolana ».

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

(*Conversazioni generali — I deputati ingombrano l'eminciclo.*)

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. (*Rivolto al deputato Leali che gli sta vicino*). Risponderò all'onorevole Leali...

PRESIDENTE. Onorevole sottosegretario di Stato, la prego di rispondere alla Camera.

Sgombrino l'eminciclo, onorevoli deputati, e facciano silenzio, altrimenti sospendo la seduta.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Rispondo infatti alla Camera e dico al collega Leali che mi riservo di rispondergli su questo argomento, quando sarà compiuta l'inchiesta in corso.

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

LEALI. Prendo atto delle parole dell'onorevole sottosegretario di Stato e mi riservo di ripresentare l'interrogazione quando l'inchiesta sarà compiuta.

PRESIDENTE. Non essendo presente l'interrogante, si considera ritirata la interrogazione dall'onorevole Turati rivolta al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per sapere se, di fronte alle conseguenze poco serie e non esenti da pubblico pericolo, cui dà luogo l'applicazione letterale dell'obbligo di preavviso di ogni pubblica riunione, anche accidentale a norma dell'articolo 1° della legge di pubblica sicurezza — delle quali fu esempio, fra l'altro

l'incidente del 5 aprile 1907 a Milano — non creda sia giunto il tempo di proporre l'abolizione di quella inutile ed assurda prescrizione di legge».

Segue quella che l'onorevole Cavagnari rivolge al ministro dei lavori pubblici « per attingere notizie sullo scontro di Sestri Levante in Liguria, su quello avvenuto alla stazione Tuscolana ed intorno al continuato e doloroso avvicinarsi dei medesimi ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Debbo dare all'onorevole Cavagnari la stessa risposta che ho dato all'onorevole Leali, cioè che mi riservo di rispondere quando sarà compiuta l'inchiesta in corso.

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

CAVAGNARI. Prendo atto di questa dichiarazione e mi riservo di ripresentare l'interrogazione, quando al Governo saranno noti i risultati dell'inchiesta.

PRESIDENTE. Viene ora un'altra interrogazione che l'onorevole Leali rivolge al ministro dei lavori pubblici « per conoscere il suo pensiero sulla scoperta fatta dei furti ferroviari commessi dal personale viaggiante, e quali provvedimenti intenda adottare per mettere fine una buona volta a quanto si commette dal personale ferroviario con disdoro del personale stesso e del paese ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Leali vuol conoscere il pensiero del Governo sul frequente-ripetersi di questi furti: il pensiero del Governo non può essere che di vivo rincrescimento e di preoccupazione perchè sia provveduto. Ma quali provvedimenti possono prendersi contro questi furti, che non sono certo una specialità del nostro paese ?

Possono essere di due specie: in primo luogo reclutare con maggiori garanzie di moralità il personale addetto alla custodia e al maneggio dei bagagli e delle merci, al che sarà più rigorosamente provveduto in avvenire; e poi intensificare e rendere più diretta e viva la sorveglianza su questo personale. Ed io dico all'onorevole Leali che corsero accordi tra la Direzione generale e l'autorità di pubblica sicurezza, diretti a rendere più vigile e continua la sorveglianza nelle stazioni e negli scali. Si daranno anche premi speciali a quei fun-

zionari di pubblica sicurezza che, attendendo con massimo zelo a questo servizio, riescano a sorprendere mancanze di tal genere. Più di questo il Governo non può fare; ma io spero che con questi provvedimenti, se non sarà dato di eliminare completamente il male, che disgraziatamente non può evitarsi in nessun paese di questo mondo, sarà ridotto a minima proporzione.

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

LEALI. La risposta che testè mi ha dato l'onorevole sottosegretario di Stato in parte mi sodisfa, in parte no. E dico subito il perchè: è deplorabile il vedere che coloro i quali hanno commesso i furti nei treni viaggianti appartengono quasi tutti al personale ferroviario.

Ora, o il personale viaggiante ferroviario era d'accordo con quelli, ed allora si capisce che quei funzionari potevano a loro beneplacito rubare nei vagoni; o non era d'accordo con essi e doveva conoscerli e domandare loro perchè viaggiavano. Se non si esige la responsabilità del personale viaggiante, specialmente nei treni diretti e intercomunicanti, non si riuscirà ad impedire i furti... (*Conversazioni*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, facciano silenzio.

LEALI...Il personale viaggiante avrebbe dovuto denunciare alla direzione la presenza sul treno di funzionari estranei.

Io mi auguro che l'onorevole sottosegretario di Stato prenda dei severi provvedimenti e che la legge che faremo servirà a costringere la Direzione ad occuparsi più seriamente di fatti che tornano a nostro disdoro.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io debbo dire una cosa sola in risposta a queste osservazioni, e cioè che intorno ai furti scoperti di recente, cui allude l'onorevole Leali, pende un processo: e in pendenza del processo, non è conveniente di entrare in merito alla colpa del personale o di estranei. Di questo dovrà esser giudice l'autorità competente.

LEALI. Ma se non vennero arrestati altro che ferrovieri!

PRESIDENTE. L'onorevole Valentino non essendo presente, s'intende ritirata la interrogazione da lui rivolta ai ministri di agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici « per sapere se credano che

non meriti alcuna osservazione l'ispettore forestale di Cagliari, il quale, come progettista della bonifica montana dell'*Allaro*, fu incaricato dal ministro dei lavori pubblici di portarvi delle modificazioni suggerite dalla Commissione centrale, e dopo cinque mesi non fa niente ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole *Fiamberti* al ministro dei lavori pubblici « per sapere quali provvedimenti abbia presi per evitare i gravi inconvenienti che con sempre crescente frequenza si verificano sulla linea Genova-Spezia ».

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Dopo le mie risposte date appena un mese fa all'onorevole *Fiamberti* ed altri in relazione alla linea litoranea Genova-Spezia, è un po' difficile che il Governo possa aver preso provvedimenti diversi da quelli allora esposti. Vale a dire: la linea Genova-Spezia dovrà avere il doppio binario, protetto e garantito da tali opere di solidità che affidino in modo certo. Anzi il doppio binario per il primo tratto Genova-Nervi avrebbe già dovuto essere appaltato: se non che, il comune di Genova domandava che venisse eseguita una deviazione a *Sturla*; la domanda, essendo ragionevole, dovrà probabilmente essere secondata.

Donde la necessità di studiare questa deviazione, e lo studio di modificazione del progetto porta un breve ritardo. Ma tra poco, credo entro maggio, potrà la variante essere sottoposta all'approvazione, per indi procedere all'appalto ed all'inizio dei lavori.

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

FIAMBERTI. Prendo atto volentieri delle buone intenzioni che l'onorevole sottosegretario di Stato ha rinnovato nella odierna seduta, ma ciò non mi impedisce di rivolgergli la viva raccomandazione che siano sollecitati provvedimenti atti ad evitare gli inconvenienti, che si lamenteranno fino a che detti provvedimenti non saranno attuati.

PRESIDENTE. Viene un'altra interrogazione dell'onorevole *Fiamberti* al ministro del tesoro.

FASCE, sottosegretario di Stato per il tesoro. Per accordi presi con l'onorevole interrogante, chiedo che questa interrogazione sia rimandata.

PRESIDENTE. Sta bene, sarà differita.

Verrebbe ora un'interrogazione dell'onorevole *Morgari* al ministro dell'interno; ma debbo avvertire tanto l'onorevole *Morgari*, quanto gli altri deputati, che hanno rivolto interrogazioni al ministro dell'interno, che l'onorevole sottosegretario di Stato è indisposto e prega la Camera di rimandare le interrogazioni dirette al ministro dell'interno.

Questa interrogazione dell'onorevole *Morgari*, al pari delle altre rivolte al ministro dell'interno, saranno differite.

Per l'assenza degli onorevoli interroganti, s'intendono ritirate le interrogazioni dei deputati:

Salvia, al ministro della guerra « per sapere se e quando intenda presentare un progetto di sistemazione e miglioramento delle condizioni degli assistenti del Genio militare ».

Larizza, al ministro dei lavori pubblici, « sulla necessità di costruire in *Bova Marina* una nuova stazione ferroviaria rispondente alle crescenti esigenze del movimento e del traffico ».

Le interrogazioni degli onorevoli *Cornaggia* e *Gattorno*, dirette al ministro dell'interno sono rimandate.

L'onorevole *Rosadi* interroga il ministro dei lavori pubblici « per conoscere i criteri, che hanno regolato le ultime promozioni tra gli impiegati delle ferrovie dello Stato ».

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Avendo l'onorevole *Rosadi* presentato un'interpellanza identica a questa interrogazione, credo che la interrogazione non abbia più ragione d'essere.

PRESIDENTE. Ha udito, onorevole *Rosadi*?

ROSADI. Io ho presentato su questo argomento anche un'interpellanza, ma intendo ugualmente di mantenere l'interrogazione.

PRESIDENTE. Se ha presentato una interpellanza, si può ritenere come ritirata l'interrogazione.

ROSADI. No.

PRESIDENTE. Ma, onorevole *Rosadi*, la interrogazione o si svolge, o si ritira.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Io chiedo che, essendo stata questa interrogazione, con le stesse precise parole, presentata come interpellanza, sia svolta in occasione delle interpellanze, per non dovermi ripetere; questo chiedo.

ROSADI. Dica piuttosto che non intende di rispondere! L'interrogazione ha un carattere di urgenza, che non può mai avere

una interpellanza, la quale non si potrebbe svolgere che fra tre settimane.

Quindi, se non fosse altro, per la ragione, per cui la interrogazione era stata dettata, domando che sia svolta.

PRESIDENTE. Onorevole Rosadi, è nel suo diritto.

ROSADI. Mi dica piuttosto che non vuole rispondere!

PRESIDENTE. Ha appunto detto questo.

ROSADI. No, ha detto che risponderà alla interpellanza.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non è che non intenda di rispondere, ma è che voglio rispondere in modo più ampio in occasione della interpellanza: tanto più che questa risposta non può tardare molto, non essendovi all'ordine del giorno molte interpellanze.

ROSADI. Prendo atto che non risponde alla interrogazione! Ne parleremo alla interpellanza!

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Battelli, si considera come ritirata l'interrogazione da lui rivolta al ministro dell'istruzione pubblica: « per conoscere le ragioni del ritardo ad aprire i concorsi alle cattedre nelle scuole medie ».

L'onorevole Morgari interroga il ministro di grazia e giustizia: « per sapere se la riabilitazione di diritto ai termini della nuova legge si applica di ufficio o se occorre la domanda dell'interessato e con quali pratiche ».

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

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Con la recente legge del 17 maggio 1906, n. 197, sono state sostituite altre disposizioni a quelle contenute negli articoli dall'837 all'846 del Codice di procedura penale, circa la riabilitazione dei condannati; e, fra l'altro, con l'articolo 4 fu stabilita la riabilitazione di diritto per alcune determinate condanne e dopo un determinato periodo di tempo.

L'onorevole Morgari con la sua interrogazione desidera sapere se la riabilitazione di diritto, ai termini della nuova legge, si applichi di ufficio, o se occorra che l'interessato la domandi e con quali pratiche.

Come l'onorevole Morgari non ignora, coll'articolo 6 della legge in esame il Governo venne autorizzato a dare tutte le disposizioni necessarie per coordinare la legge stessa con le altre leggi dello Stato. Ora io

ho il piacere di annunziare all'onorevole Morgari che ieri è stato sottoposto alla firma sovrana il decreto di coordinamento, ed ivi all'articolo 5 è stabilito che nel certificato penale non si deve far menzione della condanna, allorquando è avvenuta la riabilitazione di diritto. Se però la parte abbia interesse che la sezione d'accusa pronunzi tuttavia la declaratoria essa deve presentare analogo ricorso alla stessa sezione di accusa. Ma se invece la parte si accontenta che più non risulti la condanna nel suo certificato penale, non ha bisogno di presentare ricorso, nè di compiere altre pratiche.

Del resto, io non ho difficoltà di esibire all'onorevole Morgari il nuovo decreto, che ho qui sott'occhi, affinchè, anche prima che esso sia pubblicato, egli possa, ove lo desideri, averne la più completa ed esatta conoscenza.

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

MORGARI. Prendo atto con soddisfazione della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato; tanto più che la mia interrogazione tendeva unicamente a sapere come in pratica si applicava la legge sulla riabilitazione. Sono soddisfatto della larghezza di criteri che il ministro ha portato nella soluzione di questa questione pratica e me ne dichiaro lieto.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavagnari interroga il ministro di grazia e giustizia « per sapere se creda ed intenda di dare assetto stabile agli uffici di pretura dei mandamenti di Borzonasca e San Stefano d'Aveto in Liguria integrandone una buona volta e senza soluzioni di continuità le deficienze di personale ».

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

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Come è ben noto all'onorevole Cavagnari, il disagio delle preture è dovuto essenzialmente alla legge del 18 luglio 1904, n. 402, con la quale, per avere i fondi occorrenti all'aumento degli stipendi dei giudici, si è stabilita la soppressione di 150 posti di pretore, pur conservandosi intatto il numero delle preture.

Io non ho certamente alcuna responsabilità di questo stato di cose; e l'onorevole Cavagnari certo ricorderà come la decimazione dei posti di pretore non abbia incontrato l'unanime consenso della Camera,

ed anzi abbia sollevato delle vivaci opposizioni!...

CAVAGNARI. Anche da parte mia.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. ... alle quali, dirò adunque, entrambi abbiamo partecipato.

Colla stessa legge è stato disposto che una pretura può lasciarsi vacante fino al limite di un anno.

E così avviene che per turno si lascia vacante or questa, or quella pretura, quasi che l'amministrazione della giustizia possa soffrire arresti o sospensioni. Ma pur troppo queste sono le conseguenze dell'anormale stato di cose che venne creato.

Ora io mi onoro di annunziare alla Camera che, con gli emendamenti presentati ieri dall'onorevole ministro Orlando ai progetti giudiziari del compianto suo predecessore, onorevole Gallo, si provvede anche a rimuovere questo inconveniente.

Intanto posso assicurare l'onorevole Cavagnari che si provvederà subito, appena si avrà del personale disponibile, alle preture alle quali egli s'interessa.

Con ciò spero vorrà dichiararsi soddisfatto.

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

CAVAGNARI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, e mi unisco a lui per lamentare ancora una volta quei tempi nei quali insieme combattevamo i provvedimenti falciati, dirò così, coi quali si lesinava sull'amministrazione della giustizia.

Io spero che questa legge, come bene ha annunciato l'onorevole sottosegretario di Stato, sarà modificata, e così riparato con i nuovi provvedimenti promessi.

Ma nel mentre noi stiamo attendendo che dai nuovi provvedimenti anche il primo gradino della giustizia, rappresentato dalla pretura, sia messo in grado di poter funzionare onestamente e integralmente e come si conviene a così delicato ufficio; se noi dobbiamo intanto applicare quella legge monca, quella legge che ci fu imposta da motivi che non posso che deplorare; se dobbiamo applicarla fino a che venga approvata la nuova legge riparatrice, io intanto rivolgo questa raccomandazione all'onorevole sottosegretario di Stato, il quale spero vorrà consentire al mio ordine di idee: se una vacanza temporanea, se una momentanea (che si prolunga anche per un anno e non può dirsi momentanea) assenza di un capo di ufficio nella pretura si debba verificare, non lasci

che si verifichi in quelle preture specialmente di montagna dove l'accedere dalla pretura vicinore costituisce un incomodo assai rilevante e dove la presenza continua del pretore e dell'intero ufficio rappresenta una grande garanzia d'ordine, di civiltà, di moralità e di tutto quel che si vuole.

Così particolarmente io mi richiamo alle sole due preture sulle quali ho domandato l'attenzione del ministro: le vacanze si lascino se mai in quelle preture, dove la pretura vicinore, e per la brevità della distanza e per la comodità dei mezzi di accesso, può eventualmente supplire, senza soverchio disagio e senza che l'amministrazione della giustizia ne risenta svantaggio o iattura.

Con questa dichiarazione io plaudo alle disposizioni venturose colle quali si rimedierà a questo rabberciamento fiscale, vessatorio, iniquo, che fu escogitato colla legge del 1904, e prendo atto delle dichiarazioni del sottosegretario di Stato; o meglio credo di poter prendere atto del suo consentimento nel mio ordine di idee: che, cioè, queste preture di montagna siano più che altro riguardate per modo che il loro ufficio sia mantenuto integro e completo nei bisogni e nei fini alti cui debbono soddisfare.

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Gucci-Boschi al ministro delle finanze « per apprendere se egli trovi legittimo il sistema inquisitorio e vessatorio, inaugurato testè per la prima volta in Italia dal ricevitore del registro di Faenza, in occasione di una cospicua successione apertasi colà ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di parlare.

COTTAFI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. L'interrogazione dell'onorevole Gucci-Boschi è di una certa gravità non per il fatto in sè, ma per i principi che potrebbero essere pregiudicati ove si desse alla medesima una immediata soluzione. Si tratta di una grossa eredità che consiste in beni immobiliari, cioè che non possono sfuggire alla finanza, per sole 200 mila lire; mentre si avrebbero circa 4 milioni di sostanze ereditarie che non potrebbero accertarsi, perchè consistono in valori mobiliari e titoli. Ora alcuni degli eredi hanno chiesto che si proceda all'operazione dell'inventario, affinchè a loro danno non sia sottratta alcuna parte di questi quattro milioni caduti in eredità. Se non che pare che essi alla loro volta abbiano ritirato la domanda di inventario mediante compenso

ad essi pagato o convenuto da parte degli eredi diretti, i quali prelevrebbero questo compenso da quella tassa di successione che vengono a risparmiare sottraendola allo Stato.

Questo è il rapporto che ci fu fatto; e l'onorevole Massimini diede istruzioni affinché il ricevitore del registro chiedesse d'ufficio la formazione degli inventari, ma quando la finanza mandò un suo rappresentante, dietro decreto del pretore per la formazione degli inventari, si trovò di fronte a tutti gli eredi, anche a coloro che avevano chiesto la formazione degli inventari stessi, i quali si opposero unanimi, ed in conseguenza si dovettero sospendere le operazioni.

La questione è rimasta a questo punto: in quanto che la finanza fece apporre i suggelli, per essere ben garantita che le tasse non avessero ad essere defraudate all'erario. Ora comprenderà il collega Gucci-Boschi, che la questione è molto grave. Ammettere il diritto della finanza di chiedere essa che si faccia l'inventario di tutte le successioni, e di entrare nelle aziende delle famiglie, specialmente in momenti in cui queste si trovano nei maggiori imbarazzi, è cosa che è sembrata grave alla autorità giudiziaria, tanto che non ha dato ragione, in prima istanza, alla richiesta del ricevitore del registro; ma negarlo, sarebbe molto pericoloso: perchè, nella pratica, tutti coloro che posseggono grossi patrimoni mobiliari verrebbero a sfuggire alla tassa di successione, lasciando che questa cada esclusivamente a carico di coloro che non possono celare le loro entità patrimoniali: cioè, di coloro che posseggono case e terreni.

Quindi, debbo dichiarare al collega Gucci-Boschi, che sono dolente di non potermi associare a lui nel qualificare vessatorio od inquisitorio l'atto del ricevitore del registro; inquantochè, da parte degli eredi vi è stata una specie di collusione la quale avrebbe giustificato anche il soverchio zelo del ricevitore; e consentirà l'onorevole Gucci-Boschi che io, ritenendo che, almeno in parte, la sua buona fede sia stata sorpresa, non mi pronunzi in merito, oggi: perchè siamo nei termini per poter proporre appello; e d'altra parte io mal potrei stigmatizzare funzionari che compiono il loro dovere. Certo è che, se, nel compiere il loro dovere, nel colpire quei patrimoni che sono più ingenti e che la stessa legge vuol colpiti (perchè ha stabilito il sistema leggermente progressivo, a questo scopo) risulterà

che essi eccedano, saranno date istruzioni opportune, affinché non vi siano sistemi vessatori pei cittadini.

PRESIDENTE. L'onorevole Gucci-Boschi ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

GUCCI-BOSCHI. Non posso dichiararmi soddisfatto menomamente della risposta dell'onorevole sottosegretario, perchè il sistema inaugurato dal ricevitore del registro di Faenza sconvolgerebbe tutta la base del nostro sistema finanziario. Per conseguenza, dichiaro di cambiare la mia interrogazione in interpellanza.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle altre interrogazioni sarà rimesso a domani.

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Zerboglio, per modificazioni di alcuni articoli del codice penale circa la diffamazione.

Si dia lettura di questa proposta.

VISOCCHI, segretario, legge:

Proposta di legge d'iniziativa dei deputati Zerboglio, Turati, Sacchi, Bissolati, Barzilai, Berenini. — Modificazione di alcuni articoli del Codice penale sulla diffamazione.

Art. 1.

All'articolo 393 del Codice penale è sostituito il seguente:

« Chiunque, comunicando con più persone riunite od anche separate, o in atto pubblico, o con scritti o disegni divulgati od esposti al pubblico, o con altro mezzo di pubblicità, attribuisce a una persona un fatto determinato e tale da esporla al pubblico disprezzo o all'odio pubblico, o da offenderne l'onore e la riputazione, è punito con la reclusione o la detenzione da due mesi a tre anni e la multa da lire cento a tremila ».

Art. 2.

All'articolo 394 del Codice penale è sostituito il seguente:

« L'imputato del delitto preveduto nell'articolo precedente è ammesso a provare a sua discolta la verità o la notorietà del fatto attribuito alla persona offesa, nei seguenti casi:

1° Se la persona offesa sia un pubblico

ufficiale o un membro del Parlamento e il fatto ad esa attribuito si riferisca all'esercizio del suo ufficio;

2° (come l'attuale);

3° (come l'attuale);

4° Se il giudice riconosca che il querelato fu indotto a commettere il fatto a lui imputato da un fine di pubblico interesse. In questo caso, quando sia necessario, va accordato il rinvio della causa ad altra udienza.

Se la verità del fatto sia provata, o se per esso la persona offesa sia in seguito condannata, l'autore della imputazione sarà esente da pena; salvo che i modi usati costituiscano per se stessi il delitto preveduto nell'articolo seguente.

La prova della notorietà importa la riduzione della pena da uno a due terzi.

Se la verità o la notorietà del fatto non siano provate, ove le circostanze dimostrino che l'imputato ha agito per fine di pubblico bene, la pena è sempre della detenzione e non può essere superiore ai tre mesi.

Art. 3.

L'articolo 198 del Codice penale è abrogato.

PRESIDENTE. L'onorevole Zerboglio ha facoltà di svolgere questa sua proposta.

ZERBOGLIO. Onorevoli colleghi, la Camera ha preso, non è molto, in considerazione la proposta dell'onorevole Fulci, intesa a modificare gli articoli del nostro codice penale, in materia di diffamazione. La Camera ha dimostrato, così, di aver sentito come la nostra legge, in questo tema, non risponda più alla sua funzione sociale. La proposta che presento io, quest'oggi, per la presa in considerazione, più estesa di quella del collega Fulci, nasce appunto dalla realtà delle cose.

Essa non è il prodotto di personali astrazioni giuridiche, e non sorge da criterii sistematici di scuola e tanto meno da ristrette preoccupazioni politiche. È il dissidio fra la legge e la sua applicazione e la coscienza pubblica che mi ha sospinto a chiedere che la Camera studi nuovi e più giusti disposti per la diffamazione.

In questi 17 anni da che il nostro codice penale è in vigore, non si può dire che la diffamazione sia diminuita, anzi potrebbe affermarsi il contrario; e nel medesimo tempo si può affermare invece che si sono avute e si hanno continuamente vivaci di-

chiarazioni della pubblica opinione che si sente offesa dalla violazione della moralità e della giustizia che per l'applicazione di queste norme del codice penale si effettua. Col fatto diffamatorio voi mi insegnate, — e dico voi perchè in questa Camera, come d'altronde nella grande maggioranza dei Parlamenti, sono numerosi giuristi, — voi mi insegnate, ripeto, che col fatto diffamatorio si definiscono due imputazioni: l'imputazione del diffamatore in confronto della legge, l'imputazione del diffamato rimpetto al pubblico.

Ora una buona legge dovrebbe essere congegnata per modo che questi due interessi, invece di essere fra loro dissenzienti, si trovassero, per quanto è possibile fra loro concordi; e cioè quando la pubblica opinione si manifesta pro o contro il diffamatore o il diffamato, la legge venisse a sanzionare questo giudizio.

Ebbene, sinceramente, tranquillamente, senza alcuna parola grossa che ripugna d'altronde al mio temperamento mentale, noi dobbiamo asserire che il nostro codice penale ha tentato — od almeno pare che abbia tentato — di raggiungere un effetto completamente opposto, sia per la enormità della pena, sia per la scarsa valutazione dell'elemento intenzionale, sia ancora per non aver regolato esattamente e secondo giustizia il principio della prova della verità.

Noi sappiamo che il nostro codice penale ha la penalità più alta di tutte quante le leggi dei paesi civili in confronto della diffamazione; da uno a cinque anni di reclusione.

Il codice che ha stabilito due pene parallele, la detenzione e la reclusione; quella pei delitti che non denunciano pravità di animo, questa per i reati intimamente antisociali, per la diffamazione, la quale per la sua natura difficilmente può essere un reato selvaggio, dà sempre la reclusione, e obbliga il giudice al minimo di dieci mesi.

Se l'abitudine non creasse una specie di indifferenza per le cose più strane della vita, noi dovremmo essere come sbalorditi da questo eccesso di pena, di questa sopravvivenza draconiana in urto colle esigenze d'una civiltà che si purifica in mezzo ed attraverso alla autocritica più spietata e dolorosa.

Ma non basta, onorevoli colleghi: c'è anche una distinzione perfettamente assurda, contro la quale il mio progetto ha una disposizione particolare; ed è questa che nella nostra legge penale è colpita di preferenza

la diffamazione che si manifesta mediante la stampa anzichè l'altra diffamazione.

Ebbene, la verità delle cose, la vita non guardata attraverso la teoria ma attraverso i fatti ci dimostra che invece la diffamazione privata è più subdola, e non offre, come la diffamazione pubblica, la lancia che piaga e risana: onde chi ha diffamato mediante la stampa può trovare nella stampa stessa il mezzo di difendersi.

Non solo io ho creduto opportuno nella mia proposta di modificare le penalità stabilite dal nostro codice penale, ma ancora mi sono indugiato essenzialmente sul punto più difficile, quello che riguarda la prova della verità.

Nel nostro codice penale si stabilisce un principio, che a me sembra un colmo, cioè che in linea generale la prova della verità non può essere ammessa.

Ora, se noi per ragioni pratiche, che io comprendo, non possiamo ammettere e stabilire il principio contrario, è però assurdo che proprio in una legge si dica e si determini che non si può provare la disonestà dell'uomo disonesto.

È così che io ho cercato di trovare una formula per cui si possa ricorrere anche l'uomo che, pur non essendo investito di una pubblica funzione ufficiale, è però egualmente un uomo pubblico. È così che nella mia proposta vi è una disposizione nella quale si dice che tutte le volte che il pubblico interesse emerga, allora ci troviamo nella necessità assoluta che la prova sia accordata.

Io capisco, ed in altro momento discuteremo questa tesi, quante siano le obiezioni che possono affacciarsi, ma io comprendo ancora che tutte debbono essere superate nell'utilità della pubblica morale.

Per esempio, quando fosse approvata una proposta la quale dice che anche per coloro i quali non si trovano nella condizione di deputato, di pubblico ufficiale, deve essere accordata la prova della verità, il giornalista avrebbe l'impegno di dare la prova della verità. Il giornalista il quale controlla e censura tutto e tutti come e perchè attaccato con addebiti, oggettivamente diffamatorii, dovrà sottrarsi alla prova della verità e cacciare per legge in carcere il suo accusatore, mentre per consenso morale pubblico la carcere spetterebbe a lui?

E non solo io propongo che sia allargata la prova della verità, cambiati gli estremi della pena, ma che si apprezzi la spinta a diffamare, cosicchè si possa usare verso di

lui di quella legge del perdono che oggi non può mai applicarsi al più onesto uomo che diffami il più gran furfante trinceratosi nel campo chiuso della negazione della prova.

Onorevoli colleghi, noi siamo gli uni dagli altri divisi da profonde discrepanze politiche che sono in funzione dei diversi interessi che qui noi rappresentiamo; ma di fronte alla morale ed ai fini che essa impone non possono non trovarsi in mezzo a noi molti denominatori psicologici comuni. (*Benissimo!*)

Ebbene, onorevoli colleghi, quanti di noi nella lotta per la vita non combattono con la zagaglia barbara, debbono desiderare che diventi presto un ricordo la nostra legge incivile sulla diffamazione. (Bene! Bravo! *all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Salve le debite riserve, non ho difficoltà a dichiarare che io non mi oppongo alla presa in considerazione della proposta testè svolta dall'onorevole Zerboglio: ripeto; salve le debite riserve.

ZERBOGLIO. Onorevole Presidente, poichè esiste un altro disegno di legge relativo a materia affine e per il quale è già nominata una Commissione, io domanderei che le due Commissioni, pur non riunendosi in una sola, si scambiassero le loro vedute... (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Ora non si tratta che di prendere in considerazione la proposta di legge e poichè il Governo non si oppone, io la pongo a partito.

(*È approvata*).

L'onorevole Zerboglio suppongo abbia voluto proporre questo: che la Commissione da nominarsi per l'esame della sua proposta voglia affiarsi con l'altra che tratta un argomento analogo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io faccio semplicemente una questione di procedura parlamentare, e dico subito che non sarebbe possibile, trattandosi di due Commissioni, ordinar loro di mettersi d'accordo, perchè evidentemente una può avere opinione diversa dall'altra. Piuttosto, se l'onorevole Zerboglio lo credesse opportuno, si potrebbe sottoporre la sua proposta di legge all'esame della Commissione già nominata.

ZERBOGLIO. Con tutta la buona vo-

lontà io non posso accettare quest'idea, perchè sono troppo diversi i concetti delle due proposte (*Commenti*).

PRESIDENTE. Effettivamente la proposta dell'onorevole Zerboglio è più larga dell'altra; quindi bisogna che sia nominata una speciale Commissione, e poi vedrà essa, se lo crederà opportuno, di mettersi in rapporto con l'altra.

Seguita la discussione del disegno di legge sulle ferrovie e tramvie.

PRESIDENTE. Rimanderemo a più tardi la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge sul Benadir.

L'ordine del giorno reca ora: Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per agevolare le comunicazioni coi capoluoghi di circondario e disposizioni relative alle ferrovie concesse all'industria privata, alle tramvie ed alle automobili in servizio pubblico.

La facoltà di parlare spetta all'onorevole Lucifero Alfonso.

LUCIFERO ALFONSO. In verità io mi ero iscritto a parlare all'articolo sesto della legge; ma poichè l'argomento di quell'articolo fu largamente trattato dall'onorevole Fera e dall'onorevole relatore, io ho creduto dover mio fare adesso le osservazioni che avevo in animo di esporre anche prima che l'onorevole ministro abbia espresso il suo parere, per sottoporgli alcune considerazioni di indole assolutamente politica e pratica; le quali spero potranno valere per indurlo a non opporsi a quella che è proposta di tutta la deputazione calabrese: che cioè il secondo comma dell'articolo sesto non sia nella legge mantenuto.

L'onorevole Fera fu accusato dal mio egregio amico personale, e talvolta anche politico, l'onorevole relatore, di essere stato aggressivo: e forse la forma vivace, con la quale egli ha sostenuta la sua tesi, ha potuto anche nuocere al valore di essa; mentre invece il colore dovrebbe dare più forza e più intensità agli argomenti. Ma in verità quest'accusa l'onorevole relatore non avrebbe avuto diritto di rivolgere, perchè la sua risposta fu per lo meno altrettanto aggressiva quanto la proposta dell'onorevole Fera. Dunque lasciamo le forme più o meno vivaci e restiamo nella sostanza.

Che cosa sia il fondo Silano, l'onorevole Fera ha esposto chiaramente. Le ragioni per le quali la primitiva destinazione di questo fondo Silano si consentì che si mu-

tasse a beneficio della ferrovia Silana furono queste: che allorquando lo Stato veniva ad assumere esso la costruzione della ferrovia, era quasi, se non giusto e doveroso, conveniente, che quelle somme accantonate per la costruzione di strade meno importanti della ferrovia (e dove strade non occorressero, per il completamento dell'istruzione pubblica in quei comuni) potessero essere versate al tesoro, affinchè esso potesse anche più agevolmente sopperire a quel grande bisogno della popolazione calabrese, che è la costruzione della ferrovia Paola-Cosenza-Cotrone. Ma quando questo non dovesse avvenire, ed una Società privata dovesse assumere la costruzione della ferrovia, era giusto e doveroso che lo Stato trattasse le provincie calabresi nè più, nè meno di come tratta tutte le altre provincie: e che quindi questo, che è fondo speciale per un determinato scopo, restasse al posto suo, e lo Stato corrispondesse intera la sovvenzione di lire 7,500 a quella Società che la costruzione di questa strada volesse assumere.

Ora che cosa avverrebbe se il comma di quel dato articolo di legge restasse come è? Avverrebbe questo: che mentre per tutte le altre ferrovie lo Stato contribuisce intero il sussidio, soltanto per questa verrebbe questo sussidio per una parte pagato dalle stesse provincie calabresi, e ne verrebbe quindi una disparità di trattamento.

Questo non può essere nelle intenzioni del Governo, non può essere nelle intenzioni dell'onorevole relatore, nè in quelle della Camera, che, appunto nelle sue funzioni legislative, mostra di comprendere, o di tentare di comprendere quali siano le speciali condizioni di quelle provincie. Quindi questo ritorno a contributi speciali che fanno ricordare la Eboli-Reggio di non lontana memoria, questo ritorno a far passare in un modo più speciale il beneficio che lo Stato finalmente e doverosamente rende, come se volesse un corrispettivo maggiore di quello che riscuote dalle altre provincie, credo che sia giusto ed anche politico di non adottare. Appunto perchè come ho detto, sarebbe una disparità di trattamento da parte dello Stato, e sarebbe un atto impolitico. Questa devoluzione dal fondo Silano allo Stato non avrebbe fatta alcuna impressione, perchè si comprende che lo Stato incontrerà oneri di gran lunga maggiori che non sia il sussidio chilometrico di 7,500 lire, se la strada la costruirà esso; ma quando si tratterà invece di darla ad una società privata, che si trovi nelle stesse condizioni di tutte le società

private che assumono costruzioni di ferrovie, allora quella devoluzione verrebbe a sembrare assolutamente ingiusta, anzi quasi a rasantare una cosa che filologicamente io chiamerei iniquità legale.

Io quindi spero che l'onorevole ministro vorrà consentire a questa soppressione; soppressione che non può avere un grande valore reale, ma che ne ha uno grandissimo morale e politico; poichè, o si tratta dei quattro milioni detti dall'onorevole Fera, e allora sarebbe troppo grande la confisca, o si tratta dei due milioni e mezzo come ha accennato l'onorevole relatore, e allora sarebbe troppo scarso il beneficio dello Stato, le provincie calabresi si sentirebbero defraudate di quella somma che esse volentieri darebbero allo Stato ove esso costruisse la ferrovia, ma che invece darebbero assai mal volentieri ad una società privata.

Se per la ferrovia costruita dallo Stato quei comuni sono pronti a rinunciare al fondo Silano, non si può per questo dire che non saprebbero come impiegarlo qualora una società privata assumesse la costruzione. Nella stessa relazione dell'onorevole Tedesco, che ho letto con quella meditazione che egli ieri pretendeva giustamente dall'onorevole Fera, si accenna nel penultimo periodo ai grandi bisogni della viabilità vicinale in Calabria. Ora a questa viabilità vicinale si provvederà col fondo Silano quando sia una società privata a costruire la ferrovia: rinunzieremo invece a siffatto metodo ove lo Stato provveda direttamente alla costruzione.

Facciamo che ciò che una volta già il Parlamento deliberò, non sia da un nuovo voto della Camera modificato; facciamo che la devoluzione del fondo Silano avvenga solo nel caso in cui lo Stato costruisca la ferrovia. Se invece la costruzione sarà fatta da una società privata, è d'uopo che le provincie calabresi siano trattate nello stesso modo di tutte le altre provincie sorelle. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Turco.

TURCO. L'argomento trattato testè dall'onorevole Lucifero e ieri dall'onorevole Fera è di quelli che hanno tutto da guadagnare ad essere ripetuti, è di quelli che rappresentano i legittimi voti di una regione che ha tutto il diritto di essere ascoltata in questa assemblea; sicchè io non dubito che l'onorevole Gianturco lo guarderà col suo acume d'intelletto, e con l'affetto sviscerato che ha protestato sempre

e nessuna protesta è più sincera della sua — di avere verso l'Italia meridionale in genere, e le Calabrie in ispecie.

Vi è un fondo Silano in cui non ho bisogno di rintracciare la natura o di discutere l'indole giuridica. In un disegno di legge, precedente, si propose di devolverlo incondizionatamente alla costruzione della ferrovia Silana; però parecchi colleghi calabresi si opposero a quella proposta, e si fu in seguito ad un vivace dibattito in questa Camera che si addivenne ad un compromesso, le basi del quale furono queste: se la ferrovia Silana potrà essere costruita con gli ordinari mezzi messi dal Governo a disposizione di tutte le ferrovie complementari, non si ricorrerà al sacrificio di questo fondo che ha destinazioni ben diverse e per bisogni urgenti anzi incalzanti di quelle popolazioni; se viceversa la esperienza dimostrerà che lo Stato, per costruire quella ferrovia, dovrà incontrare un dispendio gravissimo, maggiore di quello proporzionato al sussidio ordinario, allora le popolazioni calabresi, pur di conseguire lo scopo desiderato di ottenere una ferrovia che attraversasse la Sila, si dichiaravano pronte a concedere la devoluzione del fondo Silano. Di guisa che apparve in quella legge la convenzione che, per costruire direttamente la ferrovia lo Stato avrebbe potuto invertire il fondo Silano; ma per la costruzione privata, questa concessione assolutamente non vi era.

Ora quale fatto determinante è intervenuto perchè quel compromesso possa dirsi modificato? Si è, o no, presentata qualche domanda di privati per la costruzione? Se non si è presentata, perchè il Governo affretta oggi di ottenere quella devoluzione che, *ope legis*, avrà allo scadere del termine? E se invece si è presentata, ciò importa che l'industria privata, che è il giudice più competente in questa materia, ha giudicato che, con quel sussidio ordinario, si può costruire la ferrovia Silana. Se dunque è dimostrato che con gli ordinari sussidi è possibile costruire questa ferrovia, perchè fare scontare a quelle popolazioni la perdita di un fondo che può e deve avere, per suo istituto giuridico, altra destinazione?

Diceva ieri il relatore: ma noi con la legge della Calabria vi abbiamo fatto tante e tali concessioni di viabilità, che oggi dovete esserne sazi addirittura. Ed aggiungeva all'onorevole Fera, che è più facile fare un discorso anzichè una legge.

TEDESCO, *relatore*. No, una ferrovia.

TURCO. Io alla mia volta dico che è più facile fare una legge che non costruire una ferrovia; ed io mi propongo di dimostrare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, in una interpellanza che ho presentato, che con la legge per le Calabrie, specialmente per quanto ha trattato alle opere pubbliche, non è possibile allo Stato di conseguire alcun inizio di esecuzione, e dimostrerò che tutta la viabilità che noi abbiamo, l'abbiamo sulla carta ma non potremo averla in effetto.

E poi, onorevole relatore: ella (come argutamente notava l'onorevole Lucifero) nella sua dotta, vibrata ed elegante relazione, ha parlato della diffusione delle vie vicinali come poderoso strumento di progresso agrario. Ora perchè il fondo silano non dovrebbe servire per questo poderoso strumento di riscossa agraria, che può essere l'unica risorsa della regione calabrese?

Ed un'altra destinazione del fondo silano, onorevole relatore, era quella della pubblica istruzione. Ella disse ieri: ora è di moda parlare di pubblica istruzione; ma di tale destinazione non ne è stato parlato mai prima. Ma sia la benvenuta questa moda, onorevole Tedesco, perchè è la più santa, la più benefica delle mode; ed io vorrei che entrasse trionfante nel nostro paese, perchè senza istruzione non vi è libertà nè civiltà. Di guisa che, negare i mezzi per i bisogni incalzanti dell'istruzione in Calabria, dove stiamo per ingaggiare una lotta immane contro l'analfabetismo trionfante; togliere a tale scopo il fondo silano per darlo, non allo Stato ma ad una società; costituire una disparità di trattamento con tutte le altre regioni calabresi, è cosa che non può essere giustificata.

Come vede la Camera, dunque, non è questione soltanto di milioni, ma è una questione di principio e di tendenze. È questione di principio, per sapere se possa lo Stato, senza un motivo eccezionale, anzi con la dimostrazione della inesistenza di un motivo eccezionale, fare un trattamento diverso dalle altre a questa regione, chiamando cioè a contributo, nella misura generale del sussidio, una risorsa locale che è destinata ai bisogni locali. Ed è anche una questione di tendenza: di vedere cioè se non contraddica alla tendenza, presentemente formatasi nel Parlamento, per ragioni gravissime, per il triste privilegio di disastri e dell'arretrato sviluppo sociale delle nostre popolazioni, se non contraddica, ripeto, a quella tendenza

di favore che si è formata nel Parlamento, in riguardo alla Calabria, questo trattamento di sperequazione per cui si domanda alla Calabria che contribuisca con le sue risorse là dove tutte le altre regioni non contribuiscono che con le risorse dello Stato.

Ora non è proprio il nome dell'onorevole Gianturco quello che deve sottosegnare una legge la quale, in questo momento di eccezionale gravità morale e politica: per il nostro paese, usi un trattamento di sperequazione morale e politica, ed io confido, onorevole Gianturco, che ella vorrà consentire benignamente nella nostra dimostrazione, perchè nel mentre lo Stato nulla compromette ad attendere pochi altri mesi per ottenere la devoluzione di quel fondo, oggi l'atto legislativo non potrebbe avere, come diceva l'onorevole Lucifero, che una sinistra impressione nelle nostre popolazioni. Le quali (lo sa la Camera purtroppo per i gravissimi incidenti di cui l'eco dolorosa è penetrata qua dentro) si trovano in uno stato di sovraeccitazione straordinaria, ed hanno bisogno di provvedimenti adatti a temperare e calmare, non ad inacerbire.

Confido dunque che la questione opportunamente sollevata dall'onorevole Fera, caldeggiata dall'onorevole Lucifero, e sostenuta da tutti quanti hanno il dovere e la responsabilità di tutelare in questo momento ansioso e decisivo le ragioni della Calabria, sarà equamente trattata dall'intelletto e dal cuore dell'onorevole ministro, e che si vorrà concedere questa onesta e modesta soddisfazione a noi rappresentanti calabresi.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Romanin-Jacur è invitato a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

ROMANIN-JACUR. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge, modificato dal Senato, per la istituzione del Magistrato delle acque nelle provincie del Veneto e di Mantova.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del disegno di legge sulle ferrovie e tramvie.

PRESIDENTE. La facoltà di parlare spetta all'onorevole Crespi.

CRESPI. Onorevoli colleghi, nei vari disegni di legge che furono presentati dal Governo in materia di politica dei trasporti,

non poteva certamente mancare un disegno di legge il quale avesse per oggetto le ferrovie minori, le tramvie, le automobili, che come i piccoli rivi devono concorrere al grande fiume dei trasporti esercitati dallo Stato, aumentandone il traffico e i proventi.

E però è da dar lode al presentatore del disegno di legge ed alla Commissione che, con rapidità ed esaurientemente, hanno assolto il loro mandato, portando alla Camera questo disegno di legge che è indubbiamente di una grandissima importanza. Perchè nell'affannarsi della nazione verso un migliore assetto economico e nella via di rapido progresso che segue il paese verso maggiori traffici, devono Governo e Parlamento darsi pensiero di tutti i mezzi di trasporto che l'industria privata può porgere, come sussidari alla grande industria dei trasporti di Stato.

Se non che questo disegno di legge che si presenta dal punto di vista finanziario come valido sussidio all'iniziativa privata, dal punto di vista tecnico contiene invece alcune disposizioni che hanno vivamente impressionato non solamente quegli industriali, che si occupano specialmente del ramo trasporti, ma anche tutte le provincie dell'Italia settentrionale, che specialmente si valgono delle ferrovie private, delle tramvie e degli automobili; che specialmente se ne valgono, dico, in quanto che colà pulsa più viva la vita del paese e non bastò l'attività delle vecchie e passate Società esercenti le grandi linee, come non basta oggi l'attività dello Stato per dare corso e sfogo al traffico che si fa sempre più intenso.

Alcuni punti della relazione dell'onorevole Tedesco intorno al disegno di legge in esame, hanno notevolmente impensierito le rappresentanze provinciali, comunali e commerciali dell'Italia settentrionale; tanto che in un importantissimo convegno, tenuto in Milano il 7 aprile corrente, per invito della deputazione provinciale di Milano, con le rappresentanze delle provincie di Piacenza, Pavia, Cremona, Como, Bergamo, Brescia, Novara e Milano, dei comuni di Milano, Como, Bergamo, Brescia, Novara, Lodi, Abbiategrasso e Busto Arsizio, nonché delle Camere di commercio di Milano, Piacenza, Cremona e Bergamo, fu creduto opportuno di esaminare a fondo e di discutere questo disegno di legge, presentando al Governo e al Parlamento un memoriale; e di esso sarò modesto interprete, visto che finora nessun altro degli onorevoli colleghi

ha creduto di precedermi nello svolgimento delle importantissime osservazioni che le provincie, i comuni e le Camere di commercio soprannominate hanno rivolto al ministro dei lavori pubblici ed al Parlamento relativamente al disegno di legge, che stiamo esaminando.

Innanzitutto gli enti, che erano rappresentati in quel convegno, hanno fatto una osservazione di carattere generale, della quale prego il ministro di voler tenere ben conto, perchè non si riferisce solo alla legge in esame, ma a tutta la politica di trasporti, iniziata dal Governo attuale e che si va rapidamente svolgendo in Parlamento con la presentazione e l'approvazione dei relativi disegni di legge.

L'osservazione di carattere generale è questa: che il Governo, accentrando in sé tutte le facoltà direttive che si riferiscono ai trasporti, lascia troppo breve campo alle rappresentanze locali, e fa sì che talvolta sorgano contrasti e quasi attriti tra gli interessi dello Stato e gli interessi locali.

È quindi necessario che, almeno in sede di regolamento, (siamo ancora in tempo perchè ancora non fu emanato il regolamento della importantissima legge per la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate del 31 giugno 1906, n. 272) abbiano ad essere eliminati questi contrasti di interessi a cui accennavo, e si provveda affinché l'amministrazione centrale non invada le competenze delle provincie e dei comuni in tutte le applicazioni locali, in cui provincie e comuni hanno un interesse immediato e certamente ben preciso e stabilito.

Si chiede innanzitutto che, almeno in sede di regolamento, sia temperata la legge del 30 giugno 1906 con opportune modificazioni alle attribuzioni, devolute al prefetto, e riservando in ogni caso la facoltà nell'ente proprietario della strada, del ricorso in sede amministrativa, ai sensi dell'articolo 379 della legge 20 marzo 1865.

Dopo questo accenno di carattere assolutamente generale, vengo alla legge attuale.

Con essa si danno notevoli sussidi ai diversi mezzi di trasporto che più vanno intensificandosi nel regno, ma specialmente nella parte settentrionale di esso.

Però parve a molti che esaminarono la legge, e all'unanimità dei convenuti nello importante consesso al quale ho accennato, che, a proposito dei sussidi da darsi alle ferrovie concesse alla industria privata

ed alle tramvie, la legge fosse troppo restrittiva.

Evidentemente chi l'ha compilata tenne presente gli interessi dei centri maggiori, in quanto che questi sono determinati da speciali criteri.

Ma particolarmente nella parte settentrionale del nostro paese, noi abbiamo dei centri assai popolati, assai importanti, i quali non assurgono nè a capoluoghi di circondario nè a capoluoghi di distretto, ma per la più parte sono capoluoghi di mandamento che però contano talvolta diecine di migliaia di abitanti. E tutti sappiamo che alcuni di questi capoluoghi di mandamento per la loro ubicazione speciale e per la loro attività (non si domanda certo che abbiano ad assurgere a capoluoghi di circondario o di distretto, perchè sarebbe scompaginata la circoscrizione territoriale del regno) sono certamente più importanti, in alcuni casi, dei capoluoghi di circondario dai quali dipendono.

Ora è vero che un ordine del giorno proposto dalla Commissione dice: « La Camera confida che il Governo vorrà concretare entro breve tempo nuove proposte che abbiano lo scopo di estendere, quanto più largamente sia possibile, la concessione delle sovvenzioni dello Stato alle tramvie *extra urbane* » (e qui la Commissione è entrata nel concetto che mi muove); ma è altresì vero che, mantenendo così come è l'articolo della legge, dovranno essere negate le sovvenzioni a quei centri che sono ancora più importanti di molti capoluoghi di circondario e di distretto, che sono forse anche più importanti di qualche capoluogo di provincia, come, ad esempio, Saronno, Legnano ed Intra. Nessuno disconoscerà che Intra abbia un'importanza straordinaria.

Consentirà l'amico Cuzzi, che io dichiaro che la città di Intra ha una importanza maggiore di Pallanza.

Or bene, con questa legge la città di Pallanza, che non possiede il numero straordinario di opifici che possiede Intra, potrà essere collegata con linee sovvenzionate; mentre la città di Intra non lo può essere perchè vi si oppone il testo preciso della legge.

Vedono dunque l'onorevole ministro e la Commissione quanto sia equo d'introdurre una modificazione nel primo e secondo articolo del disegno di legge, nel senso di devolvere sussidi anche alle ferrovie e alle tramvie che possono collegare tra loro capoluoghi di

mandamento, di riconosciuta speciale importanza.

FERRARIS CARLO. Lo contempla l'articolo 4.

CRESPI. Solo in parte lo contempla l'articolo 4; non sufficientemente e con esclusione delle tramvie.

A nome dunque delle citate rappresentanze e di molti onorevoli colleghi, mi onoro di chiedere che quei capoluoghi di mandamento, i quali hanno pari o maggiore importanza dei capoluoghi di circondario o di distretto, sieno considerati come meritevoli di essere allacciati con linee sovvenzionate.

Della loro importanza, nei singoli casi, rimarrà sempre giudice il Governo, al quale così non domandiamo alcun nuovo stanziamento, ma solo una norma più equa di distribuzione dei sussidi che la legge consente.

Un'altra amplificazione di questa legge, che spero mi consentirà l'onorevole ministro Gianturco, perchè egli presentò il disegno di legge sulla navigazione interna e tanto giustamente si preoccupa della sua attuazione, riguarda gli allacciamenti degli sbocchi della navigazione, l'allacciamento dei porti sulle vie fluviali che si andranno creando quando il benefico disegno di legge presentato dall'onorevole Gianturco andrà in esecuzione, ed avrà il suo normale svolgimento.

Cosicchè non credo di aver bisogno di una larga dimostrazione per l'emendamento munito della firma di molti altri deputati, che mi onoro di presentare in proposito alla Presidenza ed al Governo; emendamento che si concreta con l'aggiungere nel capoverso primo dopo le parole: « importante capoluogo di distretto », anche le parole: « e di mandamento », e coll'aggiungere alle parole: « alle linee ferroviarie esistenti », le parole: « e ad allacciare scali di vie acquee interne e banchine di porti marittimi non ancora raccordati ».

È evidente che se il disegno di legge sulla navigazione interna avrà quel benefico effetto che il Governo si ripromette e che noi tutti auguriamo, gli scali delle vie acquee assurgeranno a grandissima importanza ed è quindi ben naturale che anche gli scali delle acque interne come le banchine di porti marittimi non ancora raccordate abbiano a potere essere rapidamente allacciate fra di loro per mezzo di ferrovie concesse all'industria privata o per mezzo di tranvie, qualora il Governo non creda di

allacciarle direttamente con linee di Stato, ciò che naturalmente *est in votis*.

È evidente che gli stessi emendamenti che riguardano le ferrovie concesse all'industria privata abbiano ad essere estesi anche alle tramvie, di modo che l'emendamento che presenterò all'articolo 1 dovrà avere attuazione anche rispetto all'articolo 2.

Ed ora vengo a quegli articoli i quali fanno una poco gradita impressione sull'animo di chi mediti su questo disegno di legge, l'impressione che il Governo voglia togliere con la mano sinistra ciò che largisce con la destra.

Il Governo dà, come ho già detto, importanti sussidi finanziari e dimostra tutta la sua buona intenzione di volere dare sviluppo alle ferrovie minori, alle tranvie, ai trasporti automobilistici, con lo stesso atto di presentazione di questo disegno di legge, ma, viceversa poi, inserisce nella legge taluni articoli che hanno tutta la parvenza di essere così restrittivi da togliere al capitale ogni e qualunque siasi impulso a concorrere alla attuazione delle nuove imprese, dalle quali tanto bene noi ci ripromettiamo. E gli articoli sui quali è maggiormente necessario di soffermarci e sui quali maggiormente si è soffermata l'assemblea, composta di rappresentanti delle provincie, dei comuni e delle camere di commercio che ho dianzi enumerate, sono gli articoli 11, 13 e 16 della Commissione.

Anzitutto però mi preme di chiedere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una esplicita dichiarazione. Questo disegno di legge si intende applicabile solamente alle ferrovie nuove, siano esse o no da concedersi con sovvenzioni, e alle tranvie nuove, o deve intendersi applicabile anche alle ferrovie esistenti? E specificando meglio la mia domanda, io chiedo: le disposizioni di legge che hanno carattere finanziario fiscale sono applicabili alle nuove o anche alle vecchie ferrovie e tranvie? Credo che si possano queste disposizioni fiscali esistenti, applicare soltanto alle nuove ferrovie e tranvie, e non già a quelle esistenti, per le quali già si svolge una concessione, e che hanno la loro base già accettata e normalmente svolgentesi con maggiore o minor fortuna ed efficacia, a seconda dei centri nei quali lavorano; credo, invece, che debbano applicarsi alle ferrovie esistenti anche quegli articoli che sono di ordine pubblico, come anche testè cortesemente mi accennava il ministro dei lavori pubblici. E però desi-

dererei che, a togliere ogni e qualunque equivoco, il ministro dichiarasse che gli articoli che riguardano l'ordine pubblico, e che quindi sono applicabili anche alle ferrovie e tramvie esistenti, sono precisamente gli articoli 16 e 17, e non altri.

Poichè potrebbe nascere grave e calamitosa confusione, se domani fosse richiesta ad una ferrovia o tramvia esistente o l'ispezione dei registri od una partecipazione sui prodotti lordi o netti dei quali non si era pensato di dare partecipazione al Governo, nel momento della concessione. Mi pare che, nella grandissima parte dei casi, si verrebbe a vessare un'industria, già per se stessa remuneratrice; e che sempre si verrebbe a commettere una specie d'iniquità in diritto privato, quando si venisse, con una legge, a turbare i rapporti i quali sono già bene fissati, stabiliti fra l'ente concessionario e lo Stato.

Desidero un'esplicita dichiarazione del ministro dei lavori pubblici, la quale risolva bene nettamente questa questione che, stando al complesso della legge, ed un po' anche alla relazione dell'amico Tedesco (me lo consenta), non mi sembra sufficientemente chiarita; una dichiarazione che tolga ogni eventuale carattere di retroattività alla presente legge.

Lo Stato, dando sovvenzioni a ferrovie e tramvie nuove, intende, con questa legge, d'esercitare un diritto di compartecipazione negli utili. Ed è giusto, ed è logico. Quando lo Stato dà una sovvenzione, se l'ente sovvenzionato ricava larghi utili, è logico e giusto che una parte almeno degli utili, quando si verificano, ritorni allo Stato in compenso della sovvenzione accordata: poichè è evidente che lo Stato deve pagare la sovvenzione solamente là ove l'industria, che deve essere esercitata a vantaggio generale, si presenta in condizioni così disagiate e difficili, che, senza un aiuto dello Stato, essa non potrebbe essere non solo esercitata, ma neppure iniziata. Però questa forma di compartecipazione dello Stato mi pare debba esercitarsi solo se ed in quanto vi sia utile netto. E mi pare che questo concetto abbia ispirato il ministro ed ancor più il relatore: l'uno, lo manifesta con quella lunga e ben determinata dichiarazione che fu riportata nella relazione; l'altro, con le chiose e coi commenti che ha fatti alla dichiarazione del ministro.

Dice il ministro che « la ragione della duplice compartecipazione sta principalmente nella difficoltà pratica di accertare

con efficacia i prodotti netti; mentre nulla vi è di meno equo nello stabilire che, pagate tutte le spese, una parte del prodotto ultrainiziale venga data allo Stato».

Dunque il ministro intende che una parte del prodotto, ma del prodotto ultrainiziale, sia dato allo Stato.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Perfettamente.

CRESPI. Invece, se ben mi appongo, l'articolo 11 dice perfettamente il contrario. Questo articolo dice:

« Lo Stato ha diritto di compartecipare ai prodotti lordi di nuove ferrovie nella misura che sarà stabilita negli atti di concessione, tenuto conto delle speciali condizioni di esercizio di ciascuna ferrovia, quando la media dei prodotti lordi dell'ultimo quadriennio abbia raggiunto il prodotto lordo chilometrico indicato negli atti di concessione ».

Orbene, qui non si dice che la compartecipazione ai prodotti lordi debba aver luogo sulle eccedenze; non si dice, ed occorre dirlo. Altrimenti la compartecipazione dello Stato sarebbe presa sull'intero prodotto lordo, ciò che sarebbe evidentemente assurdo, perchè lo Stato darebbe una sovvenzione a integrare un prodotto deficiente, e poi domanderebbe la compartecipazione anche sulla sovvenzione. Mi pare quindi opportuno di chiarire l'articolo, ed a questo scopo presenterò un emendamento, che suona così:

« Lo Stato ha diritto di compartecipare ai prodotti lordi ultrainiziali delle nuove ferrovie, nella misura che sarà stabilita negli atti di concessione, tenuto conto delle speciali condizioni di esercizio di ciascuna ferrovia, quando la media dei prodotti lordi dell'ultimo quadriennio abbia raggiunto il prodotto lordo chilometrico indicato negli atti di concessione come prodotto iniziale ».

Con questa o con quella qualunque altra forma che proporranno il Governo o il relatore, credo che la questione sarà risolta, perchè mi pare che nel concetto dobbiamo tutti convepire.

TEDESCO, *relatore*. È sempre stato fatto così.

CRESPI. È sempre stato fatto così, ma qui non è chiaro, ed io me ne appello anche all'onorevole Carlo Ferraris, che mi sosteneva testè che l'articolo dice diversamente da quello che ha intenzione di dire. Quindi, se il dubbio può nascere, mi pare opportuno il chiarimento nella legge.

Ed ora vengo ad un'altra grossa que-

stione che è quella della compartecipazione ai prodotti netti.

Io non ho nulla a eccepire sul principio. Convengo perfettamente con il Governo che la compartecipazione possa aver luogo sia sui prodotti lordi, sia sui prodotti netti; ma è tutta questione di misura. E della questione di misura si è giustamente preoccupato l'onorevole Tedesco, che, nella relazione e nell'emendamento proposto all'articolo 11, ha voluto aggiungere la frase « tenuto conto delle speciali condizioni di esercizio di ciascuna ferrovia ».

Ma se questo emendamento è efficace per la prima parte dell'articolo 11, non ha efficacia per la seconda parte, che è la più grave e la più importante, perchè riguarda una compartecipazione che deve avere certamente maggiore efficacia. Ed io credo la misura qui stabilita eccessiva. Perchè qui non è più questione di diritto che abbia lo Stato di compartecipazione, è questione di dovere dello Stato nella compartecipazione.

E cioè lo Stato, per la seconda parte dell'articolo 11, deve chiedere la compartecipazione, e la deve chiedere in misura non minore della metà dell'eccedenza dell'interesse legale commerciale. Si potrà trattare con il concessionario, dalla metà in su, ma dalla metà in giù, evidentemente, la quota è stabilita per legge, e nessuna facoltà ha il Governo di diminuzione.

Orbene, io chiamo il Governo ed il Parlamento a riflettere sulle condizioni di molte ferrovie private e specialmente delle tramvie. Non si creda che, specialmente l'industria tramviaria, sia un'industria fiorente. Specialmente, fino a pochi anni or sono, l'industria delle tramvie si è esercitata in miserrime condizioni. Io ho avuto sott'occhio parecchie volte l'elenco dei bilanci di tutte le Società tramviarie del regno, e veramente stupii del saggio assai modesto di interesse che anche le più fortunate davano ai loro azionisti. Fino a pochi anni or sono erano pochissime le Società tramviarie che raggiungevano la misura dell'interesse legale. Una sola oltrepassava l'interesse legale nella distribuzione dei dividendi ai suoi azionisti, ed è la Milano-Magenta, che molti qui conoscono, e non per l'esercizio della propria industria, ma perchè aveva avuto la fortuna di vendere assai cari terreni di sua proprietà situati nel comune di Milano, e precisamente quasi nel centro del comune di Milano.

Orbene, se noi consideriamo che spesso i

capitale oggi è investito in titoli di primissimo ordine, in operazioni assolutamente sicure, non solamente all'interesse commerciale, che ora è ridotto al 5 per cento, ma ad un interesse superiore, io domando come potrà il capitale essere allettato da imprese di trasporto che già negli anni scorsi hanno dato miserrime compartecipazioni agli azionisti e per il futuro non potranno dare altro che l'interesse legale, perchè da una parte la compartecipazione al prodotto lordo, dall'altra la metà del dividendo netto dall'interesse devoluto allo Stato, ridurranno assai le probabilità di utili per gli azionisti.

Io cito ciò che avvenne nei mercati finanziari in questi ultimi mesi e che avviene tuttora. Il riporto si fa a saggi elevatissimi: anche oggi si fanno ottimi riporti oltre il cinque per cento. Il riporto ai primi dello scorso mese di dicembre è salito all'otto per cento, e Banche di primissimo ordine hanno offerto riporti su titoli industriali tedeschi, con due garanzie, nella piazza di Milano, al sette per cento.

Orbene, quando il capitale richiede una così alta renumerazione, per le condizioni finanziarie non solo del nostro paese, ma del mondo intero, come è possibile sperare che capitalisti vadano ad arrischiare il loro denaro per un interesse che non sarà quasi mai superiore a quello legale?

Perchè che cosa avviene, onorevoli ministri, quando si fissa una compartecipazione tanto sugli utili lordi quanto sugli utili netti? Le Società industriali fanno ogni sforzo per far figurare quanto più basso possibile così il prodotto lordo come il prodotto netto. Dunque si cercherà in ogni modo di mandare l'utile ad ammortamenti, riserve, svalutazioni di ogni forma; e per quanto oculato sia il fisco e per quanto abili siano i dipendenti dei Ministeri delle finanze e del tesoro, assai difficile è scoprire nelle pieghe dei bilanci tutte queste riserve e dire quanti occultamenti dell'utile si facciano sia in riguardo al prodotto lordo, sia in riguardo al prodotto netto.

È evidente che i Consigli di amministrazione delle ferrovie e delle tramvie faranno ogni sforzo per non superare mai quelle tali cifre di prodotto lordo o netto oltre le quali comincia la compartecipazione dello Stato. Ed allora che cosa avverrà? Che nella maggior parte dei casi il prodotto netto sarà limitato al 5 per cento. Ora, onorevoli colleghi, non facciamoci illusioni. Noi abbiamo traversato l'anno scorso un momento splendido per il nostro paese, in cui i titoli in-

dustriali più conosciuti si capitalizzavano al 3 e mezzo, in cui quasi tutti i titoli si capitalizzavano al 4 per cento; ma queste furono condizioni assolutamente eccezionali e momentanee del mercato finanziario.

La capitalizzazione del titolo industriale in tutte le parti del mondo si fa al sei per cento come media. Ora, voi volete che capitalisti industriali investano con una probabilità massima del 5 per cento soltanto? Per far che? Certamente per aiutare i traffici e le larghe intense manifestazioni del paese? Ma questa è manifestazione nobile, poetica, e negli affari di solito si fa la prosa.

Se la remunerazione del capitale è troppo esigua e non può superare un modestissimo interesse, come non lo potrebbe per questa legge, voi non troverete capitali per investirli nelle ferrovie e nelle tramvie, anche in condizioni eccezionali.

E perciò io presento anche a questa seconda parte dell'articolo 11 un emendamento che non tocca il principio, ma fa questione di misura.

Il Governo potrà sempre, quando le ferrovie e le tramvie promettano un largo utile, potrà sempre aumentare la misura scritta nella legge; ma con molti colleghi io la propongo, anzichè nella misura non minore della metà dell'eccedenza dell'interesse legale e commerciale, nella misura non minore del quarto. Fisserei così il minimo nel quarto, ossia nel 25 per cento dell'eccedenza sull'interesse commerciale, anzichè nella metà, ossia nel 50 per cento.

Nelle singole trattazioni farà il Governo gli interessi dello Stato come meglio crederà.

Spero che il Governo vorrà accettare questa modificazione, che lascia impregiudicata ogni e qualunque facoltà di trattative, che non elimina in alcun modo la intererenza del Governo e non lede menomamente il principio sancito dalla legge, per il quale in caso di sovvenzione il Governo avrà diritto alle due partecipazioni, ma invece permette, quando anche le condizioni delle tramvie e delle ferrovie siano difficili, che esse possano essere iniziate, costruite, esercitate.

In caso di reiezione del nostro emendamento faremo una legge che *a priori* falchierà gli utili in modo tale da ostacolare seriamente il concorso del capitale nella costituzione di molte Società per ferrovie e tramvie che sono, più che utili, necessarie ed urgenti.

PRESIDENTE. Guardi, onorevole Crespi, che io non ho niente di questi suoi emendamenti.

CRESPI. Io parlo in sede di discussione generale ed appena avrò finito, onorevole Presidente, presenterò subito le proposte munite delle firme regolamentari.

PRESIDENTE. Allora sta bene.

CRESPI. Ma questo disegno di legge involge anche un'altra gravissima questione, sulla quale pure si sono soffermate le rappresentanze comunali, provinciali e commerciali da me enumerate testè e che si raccolsero nell'importantissimo convegno del 7 aprile. La questione riguarda precisamente l'articolo 13 della Commissione, corrispondente al 12 del testo governativo, il quale dice precisamente così:

« Nei decreti di autorizzazione di tramvie sovvenute dallo Stato debbono essere stabilite:

a) la durata dell'autorizzazione, al termine della quale le opere costituenti la tramvia e sue dipendenze divengono proprietà o dell'ente che ha concesso il suolo stradale, se la linea è impiantata in tutto od in parte su strade ordinarie, o del comune o dei comuni interessati, riuniti in consorzio, se in sede propria o su strade nazionali ».

Quale è la conseguenza di questo comma a)? È gravissima: in nessun caso si potranno fare nuove concessioni e sovvenzioni senza il patto implicito o esplicito che alla fine della concessione la tramvia o ferrovia diventerà proprietà altrui. Dunque ferreo e incumbente il giuoco degli ammortamenti, perchè esso, se può essere reso più lieve in un periodo di tempo che non è assolutamente fisso e determinato; perchè in caso di disgraziato andamento degli affari può essere sospeso o diminuito, non può assolutamente modificarsi in alcun punto nè in alcun modo qualora vi sia la data fissa; data fissa che neppure però è qui ben stabilita, tanto più che l'onorevole relatore Tedesco ha fatto un'opportuna aggiunta al capoverso a) dell'articolo 12 dicendo: « l'autorizzazione definitiva avrà una durata corrispondente a quella stabilita dagli enti proprietari della strada ».

Ma vi possono essere anche ferrovie e tramvie le quali si debbano impiantare ed esercitare in condizioni tanto difficili da rendere ben piccola la somma che potrà essere devoluta ad ammortamento, salvo che la sovvenzione chilometrica salga ad un punto tale da potersi con essa prov-

vedere e agli interessi e agli ammortamenti e ai deperimenti.

Onde io credo, e lo credono le citate rappresentanze, non si debba vietare in modo assoluto che senza nessun compenso le ferrovie e le tramvie debbano passare alla fine della concessione in proprietà dello Stato, o delle provincie, o dei comuni, ma debba essere lasciata facoltà al Governo, al momento della concessione, di fissare eventualmente compensi i quali, se la concessione non si farà per un periodo di tempo lungo, se le condizioni speciali delle linee sieno disagiati, se la sovvenzione non sia sufficiente a coprire gli ammortamenti, possano al termine della concessione pagarsi all'ente concessionario; si possa cioè per le concessioni di breve durata, senza dare una sovvenzione di maggiore entità, pure permettere l'incoraggiamento all'industria privata, che verrà dalla possibilità di avere un compenso al momento del riscatto. E perchè le facoltà del Governo non sieno ristrette in questa cerchia limitata dal capoverso A dell'articolo 12, non vi è che da aggiungere alla fine dell'articolo stesso le parole: « ed i relativi compensi ». Naturalmente tuttociò è sempre in facoltà del Governo, ed io nulla domando rispetto ai principi che reggono la legge; domando sempre modificazioni rispetto alla misura che deve regolare l'economia della legge stessa, demandando pure sempre al Governo, concedente tramvie e ferrovie, di adoperare quei temperamenti opportuni che equivalgano a conciliare l'allettamento all'industria privata ed al capitale privato con l'interesse generale del paese, rispetto all'aumento dei mezzi di trasporto.

E vengo finalmente all'articolo 16 del disegno di legge, in merito al quale le provincie, i comuni e le Camere di commercio che ho citate, desiderano un piccolo emendamento che può dar loro facoltà di curare meglio i propri interessi rispetto alle prescrizioni che debbono esser date dal Ministero dei lavori pubblici. Dice l'articolo 16 della Commissione, corrispondente all'articolo 15 del Ministero: « Per le ferrovie concesse all'industria privata e per le tramvie extraurbane a trazione meccanica, il Ministero dei lavori pubblici, sentito il concessionario, e previo parere del Consiglio dei lavori pubblici, ha diritto di prescrivere, ecc. ecc. »

È un articolo questo sulla cui efficacia e sulla cui necessità non si può certamente obiettare, e che io accetto nel suo complesso;

però richiamo l'attenzione del Governo e della Camera sul fatto che nella maggior parte dei casi, così le ferrovie private, come le tramvie corrono in vicinanza delle strade provinciali e comunali, anzi le tramvie, nella maggior parte dei casi, corrono sulla sede stessa delle strade provinciali e comunali; ora non si domanda che intervenga il parere dei comuni nella concessione perchè troppo disagiata sarebbe il poterlo accogliere; ma si chiede che almeno il parere delle provincie debba essere sentito per tutto ciò che riguarda il lavoro d'impianto, la manutenzione, i tipi del materiale, e via dicendo. Le provincie sono le prime interessate e possono agevolmente rappresentare anche i propri comuni.

Credo che questa domanda sia assai equa e che il Governo e la Commissione vorranno accoglierla, consentendo che all'articolo 16 si aggiungano le parole *e degli enti proprietari della sede stradale*, in modo che l'articolo stesso venga così compilato:

Per le ferrovie concesse all'industria privata e per le tramvie extraurbane a trazione meccanica, il Ministero dei lavori pubblici, sentito il concessionario e previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e degli enti proprietari della sede stradale, ha diritto di prescrivere, ecc.; ecc.

Finisco con una considerazione di carattere generale, richiamando la necessità di coordinare la politica dei trasporti con tutto il complesso dei mezzi che il progresso e le iniziative private vengono continuamente offrendo al Governo del nostro paese.

Abbiamo attraversato una durissima crisi ferroviaria negli scorsi mesi invernali e ne attraverseremo probabilmente un'altra nei mesi invernali futuri, poichè, per quanto rapido sia il rifornimento degli impianti fissi e mobili delle ferrovie, lo sviluppo acquistato dal paese, il progresso pauroso verso cui ci siamo lanciati è tale che difficilmente si potrà soccorrere ai bisogni sempre febbrilmente crescenti delle industrie e dei commerci.

Dimostriamo ad ogni modo il nostro desiderio di sovvenire con ogni mezzo a questa crisi di crescita nella quale si svolge il Paese, dimostriamo di voler aiutare non solo lo Stato che esercita le linee maggiori ma anche gli uomini di buona volontà che si dedicano con linee minori all'industria dei trasporti, dimostriamo che vogliamo sinceramente fare ogni sforzo affinché a questa crisi benefica che ora attraversiamo non

succeda un periodo di pleora che potrà condurre ad ore ben tristi.

È evidente che non vi sono freni atti a limitare le iniziative qualche volta audaci del lavoro nazionale. Chè anzi esse devono essere favorite, ma debbono esserlo con l'occhio vigile di chi sa che ai momenti di prosperità seguono sempre i momenti di reazione; di chi sa che alle reazioni, ai disastri che talvolta seguono i troppo rapidi aumenti di industrie e di commerci si può ovviare solo con un larghissimo sfogo di prodotti all'interno ed all'estero. Oggi noi, per fortunata combinazione, ci troviamo in condizione di poter ancora sopportare tutti i disagi dei nostri limitati e disordinati mezzi di trasporto, ma domani forse non lo potremo più.

Oggi noi dell'Italia settentrionale dobbiamo ricorrere ai porti esteri di Havre, Brema, Rotterdam per far venire le merci che non possono passare per Genova.

CAVAGNARI. E ciò a Genova brucia.

CRESPI. Lo so, eppure non si può fare diversamente, poichè ella, onorevole Cavignari, fra l'altro mi insegna che le Società di assicurazione non vogliono più assicurare i carichi dai porti esteri per Genova.

Siamo in un momento tanto favorevole per l'andamento industriale, non solo italiano ma del mondo intero, da poter perfino sopportare gli enormi aggravi che ci vengono dalla necessità di dover ricorrere ai porti stranieri per rifornire i nostri stabilimenti. Ma domani non saremo più certo in queste condizioni, che sono assolutamente eccezionali, ed allora il Governo ed il Parlamento dovrebbero poter rispondere al paese che, nonostante i lamentati ritardi, il giorno in cui si sono accorti dell'assoluta necessità di provvedere, hanno provveduto con tutti i mezzi che il paese poteva fornire, comprendendo altamente il loro dovere di vigili custodi del benessere e del progresso nazionale (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Crespi, favorisca mandarmi i suoi emendamenti.

Presentazione di un disegno di legge.

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

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. A nome del collega ministro del tesoro, mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per autorizzazione di maggiori assegnazioni sullo stato di previsione della spesa del Mini-

stero del tesoro per l'esercizio finanziario 1906-907.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione del disegno di legge per autorizzazione di maggiori assegnazioni sullo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1906-907. Sarà trasmesso alla Commissione del bilancio.

Si riprende la discussione del disegno di legge sulle ferrovie e tramvie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guerci.

GUERCI. Il collega Crespi, che porta qui con tanta competenza i lamenti del mondo industriale e finanziario, questa volta, a quelli del mondo industriale e finanziario, ha voluto aggiungere anche quelli degli enti locali. Che cosa posso dire io? O che questi interessati si sono spiegati male o che l'onorevole Crespi, di quei desiderati, ha capito poco. Imperocchè a me sembra impossibile che gli enti interessati, custodi gelosi del capitale industriale, abbiano rivolto al Governo, di fronte a questa legge, delle domande così ingenue. Per esempio, domandano se la compartecipazione dello Stato agli utili si deve considerare soltanto per le tramvie che vanno ad essere costruite, o anche per quelle che lo sono già. Dio mio!... basta considerare che vi sono gli atti di concessione, che parlano chiaro, e che si possono vedere a richiesta.

Altra considerazione di carattere ingenuo, che si presenta come la civetta per le allodole, è quella che riguarda capitali industriali, che, impiegati in ferrovie secondarie, — così dice solennemente l'onorevole Crespi — non fruttano quasi mai il cinque per cento. Ma, egregio collega, lei lo sa cosa compensa questo cinque per cento; ella sa che prima di emettere le azioni che realizzano il cinque per cento, vi sono dei passaggi di borsa e di banca, pei quali il denaro realmente speso è la metà di quello che figura nelle azioni. Si vede che il mondo industriale, ha taciuto di questa manovra, per invogliare il Governo a fare ulteriori concessioni. È umano, ma non è giusto. Le allodole per questa volta non s'abbagliano per lo specchietto.

L'onorevole Crespi ha chiesto delle spiegazioni sull'articolo 5 della legge, che stabilisce i riparti degli utili, che il Governo tenta di disciplinare, con un concetto nuovo che io lodo, per quanto non scervo di di-

fetti, come dirò in seguito. E se l'onorevole Crespi avesse letto la relazione...

CRESPI. L'ho letta, altro che!

GUERCI... ed allora non avrebbe mostrato la tema che, per frodare lo Stato, si aumentino ad arte le spese d'esercizio; perchè è appunto per questo che il Governo ha stabilito, che nella concessione sia dichiarata una spesa d'esercizio fissa, appunto per evitare quei computi che preoccupano l'onorevole Crespi.

Tutto questo preambolo è stato per dire che, molte volte, gl'interessi locali e capitalistici non trovano qua dentro il migliore degli avvocati. E per ritornare all'argomento dirò, innanzi tutto, che lodo senza riserve di aver portato in questa legge la compartecipazione agli utili delle ferrovie sussidiate dallo Stato; è un passo verso un ideale per il quale mi son battuto tante volte qua, inascoltata Cassandra; e tanto più lo lodo per avere diviso in due la compartecipazione, quella sull'utile netto e quella sull'utile lordo: poichè questa doppia misura, che è sfuggita all'onorevole Crespi...

CRESPI. Ma no, stia attento un'altra volta.

GUERCI. Ne parleremo dopo.

CRESPI. No, no!

GUERCI. Ne parleremo dopo. Questa doppia compartecipazione tenta d'impedire precisamente quello che teme l'onorevole Crespi, di alterare le spese e di limitare l'introito lordo chilometrico, pur di frodare lo Stato, con interesse, molte spesso, dei soli amministratori.

Ma, onorevole ministro, con questa accortezza legale son tolti i difetti del sistema delle concessioni ferroviarie a privati? Quando lo Stato si limitava a concedere un sussidio chilometrico, senza richiedere compartecipazione negli utili, l'ingerenza degli uomini politici era tale che, alle volte, il sussidio di 4,000 lire per chilometro venne portato a 7, senza una ragione tecnica positiva. Lei, coll'articolo 5 di questa legge, evita le indebite ingerenze? No, ella si premunisce in parte, ma non sopprime gli inconvenienti delle ingerenze indebite.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Non bastano gli articoli per evitarli! Bisogna saper dir di no!

GUERCI. E chi sa dir di no, a certe insistenze?

Non si evitano, perchè occorre stabilire in precedenza il coefficiente di esercizio e il prodotto lordo iniziale; su di questo spingeranno le indebite ingerenze, di cui io ho parlato.

Per questo io dissi in principio che quest'articolo 5 presenta vantaggi sopra tutte le leggi del passato, ma le ingerenze indebite non si evitano. Ed appunto perchè non si evitano, considerando che è cambiato tutto l'indirizzo del nostro regime ferroviario, e siccome — è lei che lo dice — il concorso governativo rappresenta quasi sempre, per queste linee sussidiate, gran parte, anzi la maggior parte del denaro occorrente per la costruzione; considerando che in questo momento lo Stato gode di un credito, che non può godere nè un privato, nè una società privata; che vi sono interessi d'esercizio di Stato, che urtano contro gli interessi locali, serviti dalle ferrovie secondarie e dalle tramvie; non sarebbe il caso di affrontare tutto il problema, vale a dire costruzione ed esercizio di Stato, anche per queste linee; quando, bene inteso, vi fossero dei corrispettivi di sacrificio da parte degli enti locali? (*Commenti*).

Questa sarebbe la sola soluzione per evitare quelle ingerenze indebite, per le quali non si calcolano nè si possono calcolare i danni.

Siccome io non sono nè ministro, nè figlio di ministro, nè diventerò ministro, comprendo che la mia idea deve restare nel campo dei desideri.

In tutti i modi, per tutta la legge, e più specialmente per l'articolo 5, io gli do lode sincera, e voto con coscienza a favore.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallini.

GALLINI. La Commissione propone un ordine del giorno, col quale la Camera confida che il Governo vorrà concretare entro breve tempo nuove proposte, che abbiano lo scopo di estendere, quanto più largamente sia possibile, la concessione delle sovvenzioni dello Stato alle tramvie extraurbane. Quest'ordine del giorno, onorevole ministro, non è che la riproduzione un poco sbiadita di una mozione, che ebbi l'onore di presentare, firmata da circa 70 colleghi, allorchè si discussero le tramvie a proposito della legge del Mezzogiorno.

Allora il Governo, non perchè non fosse, credo, convinto della bontà della proposta, ma per ragioni di opportunità, credette di rimandare ad altra occasione la proposta stessa, che a me pareva tanto semplice e giusta, che anche oggi non saprei concepire come la si potesse combattere. In seno alla Commissione però è prevalso il concetto, e ve lo dirà con la sua competenza il relatore, che cioè non bisognava con pretese ecces-

sive ritardare questa benefica legge. Nè io voglio dire una parola che possa influire a guastarla o a farla ritardare. Solo desidero che il Governo dichiari la sua buona disposizione ad estendere a tutta Italia, o almeno al maggior numero di reti possibili, questo beneficio che si dà oggi ai capoluoghi di circondari.

La mia preghiera su questo punto al ministro è quindi che esso voglia dare un affidamento, che non sia semplicemente una vana parola, che ci esprima la sua convinzione, ci dica gli studi fatti, ci dica se e quando presenterà un progetto definitivo su questa materia. Perchè, onorevole ministro, ella non potrà mai persuadere nessuno qua dentro contro questa verità che, cioè, l'estendere a tutta Italia quel beneficio a tutte le tramvie non sia per lo Stato un tornaconto. Quando lo Stato abbia raggiunto, con questa concessione, lo scopo di risparmiare qualche diecina di chilometri di ferrovia, e ne risparmierà forse centinaia; quando lo Stato tenga conto del movimento che svolgono queste tramvie, della molteplicità dei contratti che ne derivano e che sono sempre una sorgente di lucro per l'erario, non avrà paura di fare un salto nel buio.

Questa è la raccomandazione che io faccio su questo punto e la faccio unicamente perchè mi trovo a parlare.

Ma la ragione per cui ho chiesto di parlare è per fare qualche altra raccomandazione circa il servizio automobilistico per i pubblici trasporti. L'onorevole ministro converrà che è opportuno che egli abbia presenti e coltivi con gran cura questi nuovi metodi della viabilità. Egli sa che tutto il nostro Appennino, che copre per due terzi il suolo d'Italia, ha bisogno di questi mezzi di trasporto e non può non sapere che la legge votata dal Parlamento, con intendimento largo, alto, nobile; accolta con entusiasmo, è stata paralizzata da una serie di disposizioni regolamentari, le quali l'hanno resa quasi inutile.

E dico quasi inutile perchè, a quest'ora, dopo tante discussioni e tante assegnazioni in bilancio, l'onorevole ministro sa che sono appena cinque le reti in esercizio. Anzi sono tre, perchè due credo abbiano cessato di funzionare, e quelle dodici o quindici che hanno avuto promessa di sussidio, non possono iniziare il loro movimento perchè questo sussidio è insufficiente, per la quantità e per i modi come vien concesso.

Non è il caso di parlare della quantità,

perchè oggi il ministro, se volesse, può anche arrivare a 500 lire a chilometro, misura alla quale non è arrivato ancora. Ma io gli faccio riflettere che quasi tutte le linee che ha sussidiato il Ministero, non possono profittare di questo sussidio, perchè, con un regolamento, che, secondo me, contraddice e disdice la legge, si è prescritto che il sussidio non si possa accordare, se non si fa anche il trasporto delle merci.

Se lo figura ella, onorevole ministro, il trasporto delle merci, come i buoi e le pecore, nell'automobile? È una cosa che fa ridere; eppure se non c'è il contemporaneo impegno di trasportare i passeggeri e le merci, non si dà il sussidio.

E si è arrivati ad una transazione. Si è dovuto capire che non si può andare avanti con questo regolamento e si è transatto in questo modo: si è detto cioè ai concessionari: scrivete che trasporterete pacchi agricoli. Ebbene, nessuno in Italia conosce i pacchi agricoli. Ed io posso dire che, nella linea che sta nella mia provincia, in dieci mesi, si sono fatti due pacchi agricoli! Ma intanto il servizio si è dovuto impiantare; servizio che non funziona, perchè la merce adatta non c'è. E così questa spesa è voluta da un regolamento che contraddice la legge.

Io vorrei che l'onorevole ministro (ecco perchè ho chiesto di parlare su questo argomento) che ha tanto senso di opportunità e tanto desiderio che questo servizio abbia un grande posto nei servizi pubblici dei trasporti in Italia, si persuadesse che bisogna largheggiare nei sussidi e soprattutto fare un regolamento nuovo che levi tutti questi ceppi, tutte quelle formule ostruzionistiche, che sono state poste, o da chi aveva paura di un salto nel buio, o da chi non conosceva punto questo nuovo mezzo di viabilità.

Questa è la preghiera che io mi sono permesso di fare nella discussione generale, salvo a riprendere la parola negli articoli riguardanti questa materia.

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

DE SETA. Consenta la Camera e l'onorevole ministro che aggiunga anch'io qualche parola a favore della tesi sostenuta dagli altri colleghi calabresi.

Quando noi votammo l'articolo 14 della legge 9 luglio 1905, eravamo sicuri che prima del dicembre 1907, termine entro il quale la ferrovia Cosenza-Cotrone potesse essere concessa all'industria privata, qualcuno avrebbe domandato quella concessione. Ed avevamo ragione di ritenere ciò, perchè ingegneri, pseudo-ingegneri, capita-

listi e spiantati percorrevano tutta la Sila per ottenere la concessione. Ora a noi calabresi non consta ancora che ci siano domande concrete per ottenere la concessione della ferrovia Cosenza-Cotrone, e ci augureremo che ci fossero queste domande, perchè la concessione della ferrovia sarebbe fatta. Ed allora tutti i comuni silani si potrebbero avvantaggiare di quel famoso fondo silano, non solo per fare le strade comunali e provinciali, ma principalmente per le strade vicinali, le quali non sono considerate nella legge sulla Calabria, e delle quali l'onorevole ministro si mostra caldo fautore.

Dunque, non concedendosi al 31 dicembre 1907 la ferrovia Cosenza-Cotrone, tutto ciò significherebbe che con lire 7,500 di sovvenzione chilometrica la concessione non si può fare, o meglio la ferrovia non si può costruire; ed in tal caso lo Stato dovrà aumentare la somma occorrente alla costruzione, avvalendosi dei due milioni e mezzo del fondo silano. Ed allora i comuni tutti potrebbero dire: noi abbiamo aiutato lo Stato a fare un'opera a nostro vantaggio.

Invece, quando fosse approvato l'articolo di legge come è proposto, quelle popolazioni direbbero: noi con i nostri denari verremmo a facilitare una speculazione privata ed in ogni caso il fondo dei due milioni e mezzo andrà in parte a beneficio degli speculatori; al quale beneficio noi non intendiamo di contribuire.

Ed è per questo che io credo opportuna la soppressione del secondo capoverso dell'articolo 6.

L'onorevole ministro accettando la mia proposta farà opera anche politica, perchè principalmente questa è una questione più di ordine politico che finanziario.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Onorevoli colleghi, comincio con rassicurare l'animo trepido del collega Cuzzi intorno alle sorti di Pallanza. Già ieri, interrompendo, ho dichiarato che la tabella dei capoluoghi di circondario ha valore meramente dimostrativo, inquantochè è annessa alla relazione, come si dice esplicitamente, non alla legge; quindi tutti quei capoluoghi di circondario, pei quali saranno dimostrate sussistenti le condizioni volute dalla legge, avranno diritto di essere compresi nelle sovvenzioni chilometriche dell'articolo 1. Ora io non disconosco la gravità delle con-

siderazioni esposte dal collega Cuzzi sulla necessità di collegare quel bacino, ricco di industrie e di campi fecondi, con tutta la grande rete ferroviaria dello Stato; e sarò lieto di poter tradurre prontamente in atto le promesse, che ho avuto occasione di fargli, se una domanda sarà presentata.

Passo all'argomento trattato dall'onorevole Calissano, il quale ieri enunciò una massima ardita, e vorrei dire alquanto pericolosa; e cioè che lo Stato abbia il dovere di non guardare alla produttività delle linee, essendovene alcune, che rimarranno per lungo tempo improduttive. A dir vero, io non accetterei il principio nella sua generalità, perchè non vorrei far passare in giudicato il principio che lo Stato debba aiutare gli affari cattivi. L'accolgo però nel suo significato sociale e politico, nel senso, cioè, che lo Stato, concorrendo ad integrare l'azione locale, non debba guardare all'utilità immediata o prossima, ma debba principalmente proporsi di ravvivare le energie e far sì che mercati ora improduttivi diventino produttivi e fecondi.

Con questo concetto, dichiaro all'onorevole Calissano che convengo in ciò, che egli ha detto, e che oggi è stato illustrato molto bene anche dal collega Gallini, che cioè, il regolamento sui servizi automobilistici debba essere ritoccato. Se invero per quei servizi in alcune regioni il sussidio, che va da un minimo di 200 ad un massimo di 500 lire, è scarso, è evidente che esso diviene poi assolutamente insufficiente per i treni *Renard*, come ebbe occasione di rilevare lo stesso collega Calissano in altra occasione.

Ora, volendo provvedere alla riforma del regolamento per svolgere maggiormente i servizi automobilistici, conviene non solo elevare la misura del sussidio, ma non subordinarlo a condizioni troppo gravose quale oggi è quella di fare il servizio non solo dei viaggiatori ma delle merci e dei pacchi.

Ora, poichè la distribuzione dei sussidi è rimessa ad un regolamento, sono lieto di confermare quello, che ho detto altra volta, e cioè che, tenuto conto dei suggerimenti e dell'esperienza, riformerò il regolamento di questo servizio.

Vengo all'onorevole Crespi, il quale col suo poderoso discorso si è fatto interprete eloquente dei voti, che furono espressi, nel convegno tenuto in Milano, da molti rappresentanti delle provincie, dei comuni e

delle Camere di commercio delle provincie lombarde.

L'onorevole Crespi, facendo un esame analitico dei diversi voti rivolti in quella occasione al Parlamento, ha incominciato con chiedere una più larga applicazione di questa legge. In ciò egli si trova d'accordo con la Commissione parlamentare, che ha chiuso la sua relazione con un ordine del giorno col quale si invita il Governo a presentare entro breve termine nuove proposte per estendere quanto più sia possibile la concessione di siffatti sussidi. E sono stati anche presentati emendamenti al disegno di legge per far sì che il Governo proceda con passo più ardito e sicuro nella via di queste riforme.

Io mi felicito dell'unanime consenso, che da tante parti si manifesta, per estendere il principio della legge; perchè mi dimostra che il principio fondamentale, che l'informa, è sostanzialmente buono, come hanno detto tutti gli oratori, i quali hanno preso parte a questa discussione.

Ma, evidentemente, non posso non preoccuparmi del lato finanziario della questione. Non ho ancora uno studio veramente concreto, pratico, preciso, come lo desidera l'onorevole Gallini, che me ne ha fatto esplicita domanda, in base al quale io possa stabilire a quanto ammonterà la somma necessaria.

Ora la Camera comprende come in questa non sia possibile improvvisare; è una materia nella quale convien procedere col sussidio delle cifre e con precisi dati di fatto; epperò non mi è dato, in questo momento, di accettare nè un emendamento alla legge, nè un ordine del giorno così tassativo come quello proposto dalla Commissione. Me lo permetta l'illustre relatore, cui mi legano vincoli di riconoscenza, e anche vincoli di parentela ministeriale perchè egli è mio antenato (*Ilarità*); non è possibile che io accolga un ordine del giorno così tassativo, pel quale, entro breve termine, io dovrei presentare proposte concrete. Posso però accogliere tale ordine del giorno, nel senso che il Governo non creda di avere con questa legge esaurito il compito suo; ma debba considerarlo un primo passo; e proporsi di procedere innanzi per questa via assecondando le rinnovate energie del paese, in un momento sì fortunato per lo svolgimento della vita economica nazionale. (*Approva-*
zioni).

Da queste considerazioni più generali scendendo ora alle particolari proposte, ven-

go-all'onorevole Crespi, il quale desidera di essere rassicurato circa l'efficacia pratica delle disposizioni della nuova legge rispetto alle concessioni anteriori, ed osserva che nulla si dice in proposito.

Ho creduto inutile una speciale disposizione, sia perchè bastano i principî generali, sia perchè vi è un precedente autorevole in questa materia. I principî generali stabiliscono che la nuova legge non può avere efficacia per sciogliere o modificare contratti validamente stipulati sotto l'impero di leggi anteriori: perchè il vincolo contrattuale non può patire offesa dal sopravvenire di nuove leggi.

Dove, invece, la nuova legge abbia carattere di diritto pubblico, e ciò nella parte che concerne la sicurezza dell'esercizio e la incolumità delle persone, allora non v'è convenzione alcuna, che possa ostare alla applicazione della legge nuova.

Questi concetti, comunemente ricevuti in materia di diritto transitorio, hanno fatto ritenere superflua una disposizione, che chiarisse il dubbio accennato dal collega Crespi.

Ho creduto, poi, e credo superflua una simile disposizione, anche perchè, nella legge del 27 dicembre 1896, concernente le tranvie a trazione meccanica e le ferrovie economiche, quando si volle chiaramente disciplinare questo punto, si disse: « Tutte le tranvie a trazione meccanica, esistenti o concesse all'atto della pubblicazione della presente legge, cadranno sotto l'osservanza delle disposizioni in essa contenute, in quanto non siano contrarie a diritti esplicitamente acquisiti, in forza di patti contrattuali, o non alterino le condizioni delle vigenti concessioni ».

Di guisa che, dove siano diritti acquisiti per patti contrattuali, questi rimangono impregiudicati anche di fronte alla nuova legge. Ed invero sarebbe assurdo che ad antichi concessionari, in confronto dei quali non fu stipulata partecipazione alcuna nei prodotti lordi, lo Stato volesse, oggi, per la nuova legge, imporre una siffatta partecipazione.

Questa dichiarazione varrà, spero, a rassicurare l'onorevole Crespi circa gli effetti della legge.

Nessun dubbio poi può sorgere, a parer mio (e l'ha confermato autorevolmente anche il relatore della Commissione, cosicchè non credo di spendere molte parole su questo punto), che la partecipazione al prodotto lordo riguardi solo il prodotto ultra-iniziale.

È stato sempre così; non si è mai dubitato di questa necessità pratica e logica; epperò non credo necessario di modificare l'articolo.

Tuttavia, ad acquetare gli scrupoli del collega Crespi, se qualche parola potrà essere introdotta nel testo, che rimuova qualsiasi più lontano dubbio, non mi opporrò.

Vengo alla questione sostanziale. Sono lieto che l'onorevole Guerci abbia illustrato, forse più chiaramente che io non abbia fatto, il concetto della doppia partecipazione al prodotto lordo e netto.

Mi pareva che le mie dichiarazioni fossero sufficienti, e che anche più categoriche fossero quelle del relatore; ma egli ha fatto bene a ricordare gli inconvenienti ai quali si è andati incontro in passato per la legge dei lavori pubblici, che ammette la partecipazione, oltre l'eccedenza del dieci per cento, sul solo prodotto netto.

Senonchè l'onorevole Guerci, mentre ha lodato il concetto informatore di questa doppia partecipazione, ha detto: badate alle indebite ingerenze, per le quali potete esser tratti a stabilire un coefficiente di esercizio superiore talvolta al vero, lasciando che le società private vengano ad avvantaggiarsi di questa condizione di cose. Onorevole Guerci, ella può esser sicuro che l'Amministrazione procede anche in questi casi con la maggiore oculatezza, e che, quando una domanda di concessione viene presentata essa è assoggettata ad un controllo efficace e rigorosissimo sia da parte dell'ufficio speciale, sia da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, volendosi la dimostrazione non solo dei capitali necessari per la costruzione, ma delle spese di esercizio, e soprattutto di quel coefficiente di esercizio, che è la chiave di volta di qualunque combinazione finanziaria per le ferrovie.

Quindi dopo le ragioni esposte, non credo affatto che si possa concludere, come ha concluso l'onorevole Guerci, che, per evitare i pericoli di inframmettenze, sia meglio tornare alla costruzione diretta da parte dello Stato.

Vengo ora al quesito sostanziale proposto dal collega Crespi, il quale si è doluto che il disegno abbia limitato i poteri del Governo nelle concessioni e li abbia limitati in guisa da non permettere una partecipazione al prodotto netto minore della metà dell'interesse legale e commerciale. Con il consueto suo acume egli ha detto: voi in questo modo allontanate i capitali dall'industria; chi volete che, nelle condizioni presenti del credito, venga ad impiegare il suo

danaro al 5 per cento, che è l'interesse commerciale e si appaghi soltanto della metà della eccedenza? Non sapete che si fanno riporti al 7 per cento? Ora, me lo consente l'onorevole Crespi, i fatti dimostrano che la sua supposizione non è fondata. Questi patti, così come sono stati determinati nel disegno di legge, sono inclusi da qualche tempo negli atti di concessione delle ferrovie, e non allontanano i concessionari; infatti il Ministero ha una mole enorme di domande di nuove concessioni, tanto che è costretto di presentarsi a voi a domandare i mezzi necessari per assumere impegni superiori a quelli, che poteva assumere per le leggi precedenti.

Il fatto, dunque, dimostra che il capitale si considera sufficientemente remunerato secondo il sistema della legge, che è quello stesso del capitolato adottato da qualche tempo dal Ministero dei lavori pubblici. Nè l'esempio dei riporti può aver valore, costituendo essi operazioni a breve scadenza, mentre qui si tratta di operazioni, le quali si svolgono per una lunga serie di anni.

Vi è in ultimo una considerazione decisiva, ed è che il vero vantaggio di questi industriali sta nel diritto di emettere obbligazioni garantite dallo Stato, e di emetterle a saggio mite e per somma superiore al capitale azionario, secondo l'articolo 171 del Codice di commercio.

Ora in tutto il complesso delle operazioni, lo creda pure l'onorevole Crespi, vi è margine più che sufficiente per attrarre i capitali verso questa promettente industria delle costruzioni ferroviarie.

L'onorevole Crespi ha pure chiesto che l'articolo 15 del disegno ministeriale sia modificato nel senso di attribuire, se non ai comuni, per lo meno alle provincie il diritto di intervenire in quei provvedimenti, che sono essenzialmente d'imperio, e che riguardano la sicurezza dell'esercizio e la incolumità delle persone.

Ora, me lo permetta l'onorevole Crespi, per quanto sia grande il mio desiderio di fargli cosa gradita, non potrei mai consentire ad una qualsiasi abdicazione dei diritti d'imperio, che sono altrettanti doveri dello Stato, per tutto ciò, che si riferisce alla sicurezza dell'esercizio e all'incolumità delle persone.

Non è possibile domandare ai sindaci, ai consigli comunali, o, se non a questi, ai presidenti delle deputazioni provinciali, che diano il loro consenso ai provvedimenti, che

riguardano la sicurezza dell'esercizio. Non solo ciò non sarebbe possibile nei casi urgenti, ma sarebbe contrario a tutta quanta la nostra tradizione, che ha sempre riservato al Governo la iniziativa e la esecuzione di tali provvedimenti.

CRESPI. Non è che il parere!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il parere è inutile. La responsabilità di quei provvedimenti è grave, ed è del Governo, che deve averla intiera; questi pareri non farebbero che intralciare e ritardare l'azione del Governo.

Mi pare così di aver risposto a tutti i voti, che furono espressi nel congresso milanese.

E passo al concetto espresso ieri dall'onorevole Scorciarini-Coppola, e ripreso oggi, sotto una forma e per un effetto diversi, dall'onorevole Guerci: costruzione diretta da parte dello Stato, se non in tutti i casi, per lo meno nei più importanti.

Ora, francamente, non mi sento l'animo, e credo che nessuno al mio posto se lo sentirebbe, di mutare quella politica ferroviaria, che da oltre vent'anni il paese segue, per tornare alla costruzione diretta.

I vantaggi del sistema, che abbiamo adottato, di affidare la costruzione delle ferrovie all'industria privata, con sovvenzioni chilometriche, sono stati messi in piena luce in alcuni grossi volumi, nei quali però, devo dirlo, vi è molto da imparare; nei volumi della Reale Commissione presieduta dall'onorevole Saporito. In uno di quei monumentali volumi (*Si ride*) sono riassunte le ragioni principali, per le quali la costruzione mercè le sovvenzioni chilometriche è da preferire alla costruzione diretta da parte dello Stato.

Poichè si tratta di brevi parole, leggerò:

« Con simili concessioni e sovvenzioni fisse (ecco quali sono i vantaggi, assai superiori a quelli cui accennava ieri l'onorevole Scorciarini) lo Stato non si trova nella necessità di dover provvedere immediatamente ed a breve tempo i capitali occorrenti, evita i danni che gli potrebbero derivare quando le spese reali superassero quelle previste, non corre l'alea dell'eccedenza delle spese di esercizio sui prodotti, non deve ingerirsi della complessa contabilità per le costruzioni e l'esercizio, limita la sua sorveglianza alla regolarità e sicurezza dei trasporti, partecipa in modo indiretto agli utili dello sviluppo dell'azienda mediante le tasse sui prezzi di trasporto ed

il reddito industriale, e può giungere alla partecipazione più remota prevista dalla vigente legge sulle opere pubbliche, cioè partecipare alla metà degli utili superanti il 10 per cento od altro minor saggio che venisse eventualmente stabilito sul capitale sociale; con ciò l'industria delle nuove ferrovie assume carattere spiccatamente privato e può svolgersi liberamente e razionalmente, in quanto il concessionario ricevendo dallo Stato per un dato numero di anni una sovvenzione prestabilita ha tutto l'interesse a promuovere costantemente l'incremento del traffico e quindi il maggior prodotto compensa le relative spese ».

Comprenderà l'onorevole Scorciarini che non è possibile mutare questa, che è la solida base, almeno per ora, della nostra politica ferroviaria per ritornare al sistema delle costruzioni dirette, ridestando così gli appetiti ferroviari, che fra tutti gli appetiti sono senza dubbio i più formidabili. (*Si ride*).

D'altra parte prego la Camera di considerare che non si può dire che dove era veramente necessario costruire nuove linee, quando non sopperirono le energie private, lo Stato si sia negato alla costruzione diretta.

Le ferrovie della Basilicata, della Calabria, della Sicilia saranno costruite dallo Stato. La Cuneo-Ventimiglia, la Poggio Rusco-Verona ugualmente.

Dunque non si può dire che lo Stato non abbia riconosciuto la necessità delle costruzioni dirette, quando particolari circostanze la consigliarono. Solo, ed è titolo d'onore per il Parlamento, non se ne è fatta una questione astratta o meramente teorica, ma una questione concreta. Anche ora credo che, se si presentasse la necessità di costruire una grande linea strategica, o si trattasse di grandi linee internazionali, o di linee di una grande importanza per il Paese, si provvederebbe non con concessioni a privati ma con la costruzione diretta dello Stato. Il problema non può essere esaminato in via teorica e astratta, ma secondo le concrete circostanze, avendo riguardo alla ferrovia, che si tratta di costruire, ai fini, cui si intende, ed ai prodotti, che si possono ritrarre.

Credo così di avere risposto esaurientemente al discorso dell'onorevole Scorciarini-Coppola. Vengo ad un altro mio valoroso antenato, il collega Ferraris. (*Si ride*).

L'onorevole Ferraris ha cominciato, con una considerazione che, mentre a primo

aspetto è di mera forma, ha valore sostanziale. Come ha detto ieri il relatore, cercheremo d'intenderci per dare all'articolo quel significato, che nel pensiero mio e della Commissione deve avere.

Ma l'onorevole Ferraris ha sollevato, con la sua riconosciuta competenza, una molto grave questione. L'onorevole Ferraris ha detto: voi potete seguire tre metodi per queste concessioni: o fare la concessione piena della costruzione e dell'esercizio; o affidare ad altri la costruzione, ma con diritto allo Stato di riprendere la linea per esercitarla; o affidare la costruzione, col diritto allo Stato di riscattarla entro due anni. Che cosa intendete di fare? Questo mi pare sia il quesito posto dal collega Ferraris.

Ebbene, io intendo di fare quello, che la legge mi permette di fare, e nulla più.

La legge italiana, come egli sa benissimo, ha dato luogo ad un dubbio, se, cioè, fossero permesse le concessioni di sola costruzione; dubbio di carattere giuridico, e, in pari tempo, di carattere pratico circa la opportunità di fare concessioni di sola costruzione.

Il dubbio giuridico è stato ormai risoluto in seguito ad un parere del Consiglio di Stato, il quale ha considerato come dalle facoltà date dalla legge 22 aprile, che istituiva l'esercizio di Stato, non si possa trarne la conseguenza che lo Stato possa far la concessione di sola costruzione, tanto più col sistema delle sovvenzioni chilometriche; perciò il Consiglio di Stato ha dichiarato illegali siffatte concessioni.

Ma il metodo non sarebbe soltanto illegale, ma anche contrario agli interessi dello Stato.

La concessione intera presenta il vantaggio che chi deve costruire ha interesse a costruire bene, dovendo poi egli stesso esercitare; chi, invece, deve costruire soltanto, non dirò che abbia interesse a costruire male, ma certamente non ha interesse a costruire bene, perchè non deve preoccuparsi dei destini dell'esercizio.

Io quindi, onorevole Ferraris, non solo non potrei fare concessioni di sola costruzione, perchè la legge non le consente, ma, se pure potessi, non vorrei farne, ritenendole esiziali al pubblico interesse.

Tuttavia a certi bisogni pratici si è dovuto trovare un qualche rimedio. E il rimedio è stato questo: si sono stabilite concessioni piene di costruzione e di esercizio, ma si è data facoltà allo Stato di riprendersi l'eser-

cizio. E questo sistema di costruzione e di esercizio è appunto quello del capitolato presentemente in uso.

Accanto a questo sistema abbiamo poi l'altro del riscatto delle linee dopo due anni: ma questo sistema si limita alle linee a scartamento ordinario, che si possano congiungere con le linee di Stato.

Questa disposizione fu sancita precisamente nell'ipotesi che fosse per essere approvato l'esercizio di Stato di tutte le nostre ferrovie.

Eravamo al 1902; non si voleva pregiudicare una questione così grossa; epperò si inserì nel capitolato questa clausola, per cui lo Stato può riscattare dopo due anni. Ma della utilità di un tale riscatto dopo due anni si può molto discutere, perchè, evidentemente, il concessionario, che si trova esposto, dopo due anni di esercizio, a veder riscattata la linea, non potendo ricevere, a norma della legge che le spese di primo impianto aumentate del cinque per cento, deve calcolare la probabile perdita, che gli potrà venire, e tenerne conto nella costruzione. Di guisa che anche questa grande arma del riscatto, che lo Stato si è riservata, può finire con diventare una causa di maggiore aggravio per lo Stato stesso.

Ma, fortunatamente, siffatte clausole non producono, in generale, danni rilevanti, perchè non rappresentano un dovere, ma un diritto dello Stato, che se non riconoscerà la convenienza del riscatto e la necessità di unire la nuova linea alle altre della sua rete, non s'avvarrà della facoltà stipulata.

Del resto, non debbo oggi pronunziarmi sul diritto vigente in Italia; poichè dello studio di eventuali riforme legislative ho incaricata una Commissione, presieduta dall'egregio amico Tedesco. Mi par quindi doveroso attendere che essa venga alle sue conclusioni, che saranno certamente il frutto di uno studio profondo ed esauriente del gravissimo problema.

Quando avrò queste conclusioni, presenterò al Parlamento le opportune proposte.

Il valentissimo collega Ferraris mi ha posto poi un altro quesito, apparentemente piccolo, ma pur di grande importanza. Egli mi ha domandato: che cosa intendete di fare delle offerte legali? La Commissione le mantiene, ma avverte che bisogna subordinarle alla condizione dell'esercizio delle linee; l'onorevole Scorciarini aggiunge che, per rendere possibile queste offerte legali, bisogna modificare quell'articolo della legge sui prov-

vedimenti per il Mezzogiorno, che vieta le offerte obbligatorie per quei comuni che abbiano ecceduto il limite della sovrimposta.

Non debbo ripetere le ragioni, per le quali convien mantenere le offerte legali; esse sono garanzia della serietà della impresa e della possibilità di ritrarne un utile adeguato. Tali offerte non sono però obbligatorie; è questo un errore su cui ha lungamente dissertato l'onorevole Sacchi; sono essenzialmente volontarie, ma costituiscono una condizione perchè lo Stato possa contribuire con una sovvenzione alla costruzione delle linee. Dato dunque questo carattere dell'offerta legale, ben diverso da quello dei contributi richiesti per le complementari dalle leggi del 1879 e del 1885, è chiaro che essa non è obbligatoria, ma libera.

Si è domandato: in caso di riscatto queste offerte legali dovranno continuare ad essere pagate? Evidentemente dovranno continuare ad essere pagate; perchè ai comuni, che hanno fatto le offerte legali, non importa se il proprietario della linea sia l'antico concessionario o lo Stato; il loro unico scopo è stato quello di render possibile la costruzione delle ferrovie.

Ma nel caso del riscatto si dovranno queste offerte reali dedurre dall'indennità? Anche questa questione fu lungamente e cortesemente dibattuta, a proposito della costruzione della linea Fornovo-Borgo San Donnino, fra me e l'onorevole Sacchi. E l'onorevole Sacchi ed io siamo venuti alla conclusione che in caso di riscatto si dovesse bensì tener conto di queste offerte legali, ma con temperamenti equitativi avendo riguardo al costo della costruzione.

Leggerò a questo proposito l'articolo, che è stato introdotto nella convenzione per la concessione di quella linea; articolo che rimane come tipo per le altre convenzioni che si dovessero fare per linee consimili:

« Risultando il costo di costruzione della linea minore di quello preventivato in lire 6,481,000, verranno proporzionalmente diminuite la sovvenzione governativa e l'offerta volontaria del concessionario, che però in nessun caso potrà essere superiore al ventesimo (5 per cento) della spesa totale ».

Parve invero equo che, se il costo della linea fosse riuscito minore del previsto, dovesse il vantaggio ridondare non solo allo Stato, che pagava la sovvenzione chilometrica, ma anche agli enti locali.

È questo dunque un correttivo che non

ho avuto difficoltà di accogliere, e che continuerò ad includere negli altri capitoli di concessioni. E così è esaurita anche questa parte, relativa alla forma ed al contenuto giuridico delle concessioni.

Vengo ora all'argomento, largamente e dottamente trattato ieri dall'onorevole Ferraris Carlo e dall'onorevole relatore nel suo poderoso discorso. Mi si è domandato di estendere al personale delle tranvie le norme relative all'equo trattamento dei ferrovieri. Il disegno di legge ministeriale taceva completamente su questo argomento. Ma quali le ragioni del silenzio? Non certo che io avessi un animo men capace di intendere i problemi della vita sociale odierna e i doveri che lo Stato ha verso quel personale addetto a servizi di carattere pubblico. No; io non ne aveva parlato perchè tutta questa materia costituisce un dritto ancora in formazione.

Questo concetto dell'equo trattamento del personale è sorto in occasione della legge 22 aprile 1905, quando con l'articolo 21 si disse che le norme riguardanti l'allontanamento dal servizio, per cui un agente poteva essere dichiarato dimissionario e sostituito senz'altro, si sarebbero applicate anche al personale delle ferrovie concesse all'industria privata, purchè fosse stato loro fatto un equo trattamento. Il concetto fu poi allargato con la legge 30 giugno 1906, la quale rese obbligatorio sempre l'equo trattamento, dettando anche norme per la previdenza.

Allo scopo di studiare i modi di attuazione di questo concetto, e affinchè esso non rimanesse nel campo teorico ed astratto, ma trovasse la via della pratica attuazione, istituì una Commissione di funzionari, di magistrati e di consiglieri di Stato perchè desse parere sulla equità dei regolamenti e degli organici, che fossero presentati dalle società private. Questa Commissione si è riunita la prima volta soltanto ai primi di marzo, poichè si dovette attendere che scadessero i termini stabiliti per la presentazione delle proposte: la sua azione non la si è potuta perciò ancora sperimentare, neppure riguardo ai ferrovieri. Mi pareva quindi inopportuno dare maggiore estensione ad un istituto che non ha dato alcuna prova della sua efficacia.

Ma vi è di più. L'onorevole Crespi ha detto che le condizioni delle società tranviarie non sono liete. Io non lo posso affermare, perchè mi mancano i dati. Nelle pubblicazioni statistiche sulle tranvie man-

cano i dati relativi alle condizioni patrimoniali ed economiche delle imprese; in avvenire sarà possibile avere tali dati, poichè affermiamo ora in via legislativa *l'ius inspectionis* dei registri e dei libri delle società. È però evidente che prima di imporre alle imprese tranviarie certi aggravi bisogna sapere qual sia la condizione di questa industria e se possa sopportare gli aggravi stessi; altrimenti si corre il rischio di danneggiarla e di pregiudicare così anche gli interessi di quel personale, che si vuol tutelare.

La questione del personale tranviario è poi fra le più delicate, perchè molte volte le tranvie sono semplicemente comunali; ed allora è chiaro che spetta ai Comuni stabilire le condizioni da farsi al personale; l'intervento dello Stato sarebbe contrario alla autonomia comunale.

D'altra parte spesso i Comuni hanno per convenzione garantito un certo prodotto; in tal caso l'aggiungere nuovi oneri non sarebbe a carico delle società, ma dei Comuni.

Per tutte queste ragioni ho creduto prudente non pregiudicare la questione, non perchè nell'animo mio fosse il proposito di non estendere queste garanzie, ma perchè la materia merita ulteriore considerazione; tanto più che la differenza fra personale delle tranvie da concedere e il personale delle tranvie già concesse non ha solido fondamento, come giustamente osserva l'onorevole Ferraris, e potrebbe portare ad un diverso trattamento del personale di una stessa società a seconda dei vari tronchi.

Così pure è molto discutibile la distinzione fra reti urbane ed extraurbane, in quantochè una stessa società può esercitare reti dell'uno e dell'altro genere, e non si comprenderebbe in tal caso una diversità di trattamento.

Il problema, del resto, deve essere considerato nella sua intera continenza ed estensione. Vi è qui un servizio pubblico da assicurare, per modo che lo Stato possa intervenire facendo sì che il contratto tra la impresa e il personale esca dal campo del diritto privato ed entri in quello del diritto pubblico? Codesto contratto rimane esso un semplice contratto di locazione d'opera, ovvero finisce con essere un contratto inerente ad un pubblico servizio? Se questa seconda ipotesi è vera, evidentemente l'intervento dello Stato si giustifica allora non solo nell'interesse del personale, ma anche nell'interesse del servizio, e deve estendersi fino al divieto dello sciopero.

Così considerato nella sua complessa natura, il problema mi sembrò non ancora maturo per provvedimenti legislativi, e perciò mi riservai di riprenderlo in esame.

La Commissione ha creduto però di fare un primo passo.

E, quasi a titolo di un augurio, di eccitamento al Governo ha proposto che per il personale delle tranvie extraurbane sovvenzionate (il che vuol dire delle tranvie dell'avvenire, perchè sinora di sovvenzionate non ve ne sono, neppure per effetto della legge sul Mezzogiorno) vi sia l'obbligo dell'iscrizione alla Cassa nazionale di previdenza od a Casse speciali. Questa non è che un primo passo verso la soluzione del problema. Ed io voglio, con lieto animo, secondare l'iniziativa della Commissione, nella persuasione che nelle future concessioni, potrà il problema essere risolto in tutta la sua continenza, dopo studi ponderati e maturi.

Accetto dunque l'emendamento proposto dalla Commissione, tanto più, in quanto debbo rivendicare alla amministrazione, che ho l'onore di presiedere, il merito di avere già pensato a questo; poichè nei capitolati, che l'amministrazione ha adottato per queste concessioni, vi è un articolo speciale, nel quale è fatto obbligo al concessionario di provvedere all'assicurazione del personale. Questo dimostra che l'amministrazione, anche in mancanza di legge, ha creduto, per un alto sentimento civile di provvedere alle sorti di tanti operai.

Vengo all'onorevole Fera, del quale da molti anni conosco la temperanza e l'ingegno e del quale ammiro la eloquente parola. Ma egli ieri non era in una delle sue buone giornate, perchè perdette quella misura che è pregio singolare dei suoi discorsi. E l'onorevole Fera è stato ingiusto quando ha affermato che questa legge non riguarda il Mezzogiorno.

L'onorevole Fera avrebbe dovuto considerare (e non gliene faccio torto perchè, come egli stesso dichiarò, non aveva avuto neppure il tempo di leggere la legge) che di ventisei capoluoghi di circondari, contemplati nella legge, quindici appartengono al Mezzogiorno d'Italia. Ed avrebbe dovuto considerare altresì che nelle provincie meridionali le concessioni fatte in questi ultimi anni sono numerose e promettenti; ricordo la Napoli-Piedimonte D'Alife, la Benevento-Cancello, la Nardò-Tricase-Maglie, la Chieti Stazione-Chieti Città, la Lecce-Francavilla-Nardò, mentre quasi ultimata è l'istrutto-

ria per la Sangritana, per la Taranto-Martinafranca, per la Francavilla-Locorotondo, per la Telese-Caianello e per altre ancora.

Comè può dunque l'onorevole Fera dire che questa legge non riguarda il Mezzogiorno, quando del Mezzogiorno tanto essa si occupa e pel Mezzogiorno si dimostrerà feconda di utili effetti? Posso aggiungere che si va svolgendo nelle provincie meridionali anche il servizio automobilistico, perchè vi sono concessioni fatte con decreto reale per le provincie di Caserta, di Palermo e di Catania, e vi sono concessioni impegnate per le provincie di Benevento, di Campobasso, di Chieti ed altre.

Credo poi che l'onorevole Fera abbia esagerata l'importanza della questione particolare della ferrovia Silana. Debbo ricordare a lui, all'onorevole Turco, all'onorevole Lucifero ed anche all'onorevole De Seta, che per ultimo ha fatto uguali raccomandazioni, la storia di questa questione, non tanto per la conclusione alla quale verrò, quanto per rimettere le cose a posto.

Le ferrovia Silana, Cosenza-Cotrone (noti bene l'onorevole Fera) non era compresa fra le complementari e quindi lo Stato non aveva nessun obbligo di costruirla. Lo Stato poteva dire: trovate un concessionario di buona volontà, ed io darò quella sovvenzione chilometrica, che do a tutti gli altri.

Ma l'onorevole Chimirri e tutta la deputazione calabrese videro la grave difficoltà di trovare chi costruisse la ferrovia Silana. Ed allora colsero l'occasione della legge del 1905 per domandare che, in caso di mancata concessione, provvedesse direttamente lo Stato: la domanda fu accolta, disponendosi che il fondo Silano fosse devoluto allo Stato, se lo Stato avesse dovuto fare esso la costruzione.

Non si tratta dunque di un'appropriazione indebita, come con frase non opportuna disse l'onorevole Fera. Si tratta, invece del corrispettivo, piccolo corrispettivo, dell'obbligo, che lo Stato assunse di costruire una linea la quale, secondo il piano finanziario presentato, costerà 34 milioni.

Questo fondo per la legge del 1876 era destinato alla viabilità, e nel caso che fosse stato eccedente ai bisogni della viabilità, sarebbe stato devoluto a scopi di pubblica istruzione.

Ora i deputati calabresi, di pieno accordo con i rappresentanti del Consorzio silano, dissero: la destinazione originaria di questo fondo sarebbe quella della costruzione di vie rotabili; noi, invece, lo destiniamo alla

viabilità ferroviaria; ed otteniamo che lo Stato si obblighi a costruire questa ferrovia. (*Interruzione*).

Questo è il significato dell'articolo della legge del 1905. E fu così giusto questo concetto che l'autore dell'articolo, oggi incriminato, fu precisamente l'onorevole Fera. (*Si ride*). Perchè l'articolo redatto dall'onorevole Ferraris non gli piacque, e volle sostituirci un altro che la Camera accettò e che divenne legge dello Stato.

Ed ora si dice che questo è un reato di appropriazione indebita! (*Interruzione*).

Il colpevole dunque sarei io?

FERA. No, no!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Bisognerebbe allora condannare me. Ma io non sono colpevole, perchè sono un buon amico della Calabria, nella quale ricordo di aver passato uno degli anni migliori della mia vita.

Questa linea costa, come dicevo, 34 milioni. In caso di concessione l'onere dello Stato sarebbe di oltre un milione di lire per 70 anni: il fondo Silano non pagherebbe dunque che due delle annualità sulle 70, che servirebbero per la costruzione.

Chiarite per tal modo le cose, s'intende chiaramente che non si tratta di dar premi a nessuna società privata.

In ogni caso il fondo Silano sarebbe devoluto allo Stato, che lo incamererebbe, e se ne gioverebbe per pagare le sovvenzioni chilometriche. Perciò non è il caso di parlare, come ha detto l'onorevole De Seta, di un premio, che i poveri proprietari calabresi non intendono, e giustamente, dare ad una società privata. Aggiungo poi che quella società privata per ora ha ritirato il progetto, in attesa della presentazione di un piano finanziario; e non sappiamo se per il 31 dicembre 1907 dimostrerà di possedere i capitali necessari per la costruzione, e se perciò potrà aver corso la concessione. In caso diverso si avvererà l'ipotesi della legge del 1905, e lo Stato incamererà il fondo Silano.

Ora qui bisogna che c'intendiamo chiaramente. Il mio carissimo amico Turco, da abile avvocato, ha detto: noi vi chiediamo assai poco; sopprimete questa seconda parte dell'articolo, e lasciamo la cosa impregiudicata. Poi ha soggiunto: ma, in ogni caso, le Calabrie non devono concorrere, come non hanno concorso le altre provincie italiane.

Dunque, onorevole Turco, se ella mi domanda la soppressione del secondo comma,

le dichiaro che son pronto a consentirla. Lasciamo le cose come stanno. Ma il consenso alla soppressione non può avere che questa significazione: che, cioè, rimanga in vigore l'articolo 14 della legge del 1905. Di guisa che, se dopo il 31 dicembre non si presenterà alcuna Società privata ed io dovrò avere il piacere e l'onore di concorrere alla costruzione di questa importante linea, il fondo Silano sarà devoluto al Governo. Tutte le considerazioni che l'onorevole Turco ha fatte per dimostrare che le Calabrie non debbono concorrere, darebbero, invece, alla soppressione una significazione diversa da quella, che io le debbo dare, poichè, più che i discorsi degli oratori in Parlamento, vale il testo della legge, e non basta il silenzio per abrogare la legge del 1905.

Sono dunque lieto di assecondare i desideri dei deputati calabresi, dichiarando loro che accetto la soppressione del secondo comma di questo articolo, lasciando impregiudicata la situazione di diritto, che fu creata dall'onorevole Fera e contro la quale spero non parlerà un'altra volta quando saremo a discutere del fondo Silano. (*Si ride*).

Credo così di aver risposto a tutti i colleghi, che hanno partecipato alla discussione, non solo per quanto riguarda il concetto generale informatore della legge, ma anche per quanto riguarda le particolari questioni, che hanno trattato.

Non mi resta che una sola considerazione da fare in risposta ad una asserzione del convegno milanese, di cui è stato interprete eloquente l'amico Crespi, il quale ha detto che il Governo dà con una mano e con l'altra toglie; e, mentre dice di voler promuovere le iniziative private, invece le ostacola.

Per verità, non credo che questo rimprovero mi si possa fare. Il disegno di legge rende possibili le comunicazioni fra i capoluoghi di circondario, che altrimenti avrebbero dovuto attendere chissà quanto tempo. Credo sia un concetto politicamente giusto quello che, dopo di avere, con concorde pensiero del Parlamento e del Governo, dotato di ferrovie i capoluoghi di provincia, si dotino oggi di ferrovie i capoluoghi di circondario. Vi sono, non lo nego, città non capoluoghi di circondario, che industrialmente e commercialmente sono anche più importanti di questi. Vi è chi vuole che quel fondo si possa riferire anche a codeste città importanti.

Ma « importante » è parola molto rela-

tiva; ciascuno, ad esempio, crede importante, o più importante, il luogo, dove è nato; l'affidarsi a questo termine, abbastanza incerto, sarebbe pericoloso.

Altri vuole che si prendano in considerazione i luoghi di pubblico mercato; e certamente il mercato, per quanto sia una istituzione alquanto antiquata, rappresenta ancora nella vita sociale dei centri minori una fonte di movimento commerciale. Altri chiede che si tenga conto della popolazione e del movimento delle industrie. Sono tutti criteri degni di considerazione. Ma faccio notare agli onorevoli colleghi, che hanno accennato a questi diversi criteri, che anche per questi piccoli centri di vita locale vi è modo di provvedere, perchè con questa legge non si sopprime affatto il fondo generale, con cui potranno essere costruite queste linee, ma si stabilisce una ragione di prelazione in favore dei capoluoghi di circondario. È giustificata questa ragione di prelazione? Non è possibile dubitarne.

Il capoluogo di circondario è un piccolo centro di civiltà, di coltura, di vita amministrativa, perchè in esso han sede la sottoprefettura, l'ufficio delle imposte, il tribunale circondariale; insomma vi è tutta una vita amministrativa, di cui non si può disconoscere l'importanza. Ma certo non posso non associarmi coi miei voti al pensiero di molti onorevoli colleghi, che hanno sostenuto siffatte tesi, e al pensiero della Commissione, e cioè che sia desiderabile che al più presto si abbiano i mezzi necessari per poter più ampiamente provvedere, sia per le ferrovie, nel caso improbabile che il fondo comune non bastasse, sia per gli altri mezzi di comunicazione. E forse tali mezzi, tranvie ed automobili, gioveranno al fine anche meglio delle stesse ferrovie. Già con questa legge lo Stato fa un eccellente affare, perchè risparmierà molte ferrovie inutili, provvedendo più adeguatamente ai bisogni locali, ed allontanerà l'eventualità di dover tornare innanzi a voi per chiedervi aumenti di fondi per ferrovie.

Ad ogni modo è nel pensiero mio, come nel vostro, di estendere il più largamente che sia possibile tutta questa viabilità locale.

Il disegno di legge, come diceva poco fa, è modesto, e non è un male che sia così. Esso si presenta con apparenza umile, ma sarà fecondo di buoni risultati. Col presentarlo a voi ho creduto di adempiere un dovere, e liberare me ed i miei successori dal grave tormento di dovere, per insufficienza del limite d'impegno, lasciare giacenti o respin-

gere domande di concessioni, che pur rispondono a bisogni antichi delle popolazioni, a interessi economici rilevantissimi, che tendono a mettere in comunicazione centri importanti con linee ferroviarie o con porti marittimi, ed anche lacuali, o fluviali, perchè io pure ho una viva simpatia per la navigazione interna.

Come la Camera sa, il limite normale di impegno era di 500 mila lire, e non si poteva andare oltre, perchè vi si sarebbero opposti il Consiglio dei ministri e la Corte dei conti.

Ebbene, con questa legge [provvediamo secondo il bisogno. E facciamo al tempo stesso un passo abbastanza ardito per ciò, che si riferisce alla sussidiabilità delle tranvie, principio ammesso ormai da quasi tutti i Congressi internazionali sulle tranvie, sancito in quasi tutte le legislazioni estere, ma introdotto da noi solo timidamente nella legge del Mezzogiorno, e che oggi entra trionfalmente nella nostra legislazione sulle comunicazioni.

Perciò sono molto grato al relatore ed alla Commissione, di cui egli è stato interprete così felice, di avermi coadiuvato in questa, che credo opera di buon Governo.

Siamo in un periodo di una promettente primavera economica del paese: ovunque il traffico assume proporzioni veramente fantastiche, talvolta perfino paurose, come ha detto l'onorevole Crespi.

È dunque saggia ed opportuna questa politica dei trasporti, che non si limita soltanto a provvedere alla rete di Stato per cui nessun sacrificio è parso soverchio al paese e pel cui avvenire ho speranze assai più rosee di quelle che non abbia l'amico Crespi perchè il servizio va continuamente migliorando; ma che si propone eziandio di provvedere, con queste minori arterie della viabilità nazionale, ai sempre crescenti bisogni della vita del paese.

Lo Stato dev'essere un eccitatore, e non un inceppatore, deve essere un propulsore di tutta questa nuova vita economica nazionale. Così facendo avremo servito bene la cosa pubblica, ed avremo dato un impulso notevole all'incremento della prosperità nazionale. Con questa fiducia, prego la Camera di dare voto favorevole a questo disegno di legge. *(Benissimo! Bravo! — Vivissime approvazioni — Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

ORLANDO VITTORIO EMANUELE, *ministro di grazia e giustizia*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

1° Modificazioni alle circoscrizioni territoriali dei mandamenti sesto, settimo e nono di Milano.

2° Autorizzazione della spesa di lire 350 mila per transazione con gli eredi Savino.

PRESIDENTE. Dò atto all'onorevole ministro di grazia e giustizia della presentazione di questi disegni di legge:

1° Modificazioni alle circoscrizioni territoriali dei mandamenti sesto, settimo e nono di Milano.

2° Autorizzazione della spesa di lire 350 mila per transazione con gli eredi Savino.

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti e trasmessi agli Uffici.

Si riprende la discussione del disegno di legge sulla concessione di linee ferroviarie e tramviarie.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, la invito ad esprimere il suo parere sui due ordini del giorno, su quello della Commissione e sull'altro dell'onorevole Scorciarini-Coppola.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Vorrei pregare l'onorevole relatore, come già ho detto, di appagarsi delle dichiarazioni, che ho fatto, e di convertire il suo ordine del giorno in una raccomandazione. L'ordine del giorno della Commissione invita il ministro a fare lo studio di provvedimenti per diffondere le linee tramviarie anche nei centri minori, nel più breve termine possibile.

TEDESCO, *relatore*. Levi la espressione « nel più breve termine » e siamo d'accordo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non posso ora fare queste promesse; prego quindi l'onorevole relatore di appagarsi delle dichiarazioni, abbastanza esplicite, da me fatte poc'anzi intorno a questo argomento.

Quanto all'ordine del giorno dell'onorevole Scorciarini-Coppola, ho già dichiarato nel mio discorso che non posso accettare un invito a mutare la politica ferro-

viaria finora seguita. Ma ho pure dichiarato che l'Italia non ha mai fatto una politica teorica su questa materia, e che, quando il caso concreto si presentasse, potremo discutere della possibilità e della utilità della costruzione diretta. Perciò mi pare che anche l'onorevole Scorciarini-Coppola possa essere contento di queste mie dichiarazioni e ritirare l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, insiste nel suo ordine del giorno?

TEDESCO, *relatore*. Avrei preferito che l'onorevole ministro accettasse l'ordine del giorno, pur togliendo l'espressione, che lo ha messo un po' in guardia « entro breve tempo »; ma, poichè ho molta fiducia nell'onorevole ministro, la sua promessa per me equivale all'approvazione dell'ordine del giorno, e son certo che la manterrà anche più presto di quello, che la Commissione si augura.

PRESIDENTE. Onorevole Scorciarini-Coppola, insiste nel suo ordine del giorno?

SCORCIARINI-COPPOLA. Dovrò dire le ragioni.

PRESIDENTE. Ella non può entrare nel merito. Dica se insiste.

SCORCIARINI-COPPOLA. Dovrei insistere nel mio ordine del giorno perchè le ragioni addotte dall'onorevole ministro e dall'onorevole relatore non mi hanno convinto.

L'onorevole relatore mi chiedeva se col mio ordine del giorno volevo favorire od ostacolare l'industria privata, e diceva che non aveva capito quali dei due fini volessi raggiungere. In verità, devo dire che non lo capisco nemmeno io, perchè di questo non mi occupavo nel mio ordine del giorno.

D'altra parte, l'industria privata non è lo scopo, ma il mezzo. Come ieri dissi, vorrei che si adottasse questo concetto: quando vi sono condizioni propizie, quando si tratta di ferrovie importanti, di cui lo Stato assumerà, comunque, presto l'esercizio, è bene che vengano costruite dallo Stato; quando, invece, si tratta di ferrovie di secondaria importanza, allora è bene si concedano all'industria privata.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non si può fare questa distinzione!

SCORCIARINI-COPPOLA. Inoltre l'onorevole relatore mi fece una obiezione, la quale rappresenta la vera ragione, che mi spinse a presentare il mio ordine del giorno. Egli mi disse che l'industria privata non può appagarsi del pagamento dei progetti e del pagamento dei premi, ma cerca oriz-

zonti più larghi di guadagno. Appunto per questo quando si tratta di ferrovie, che sono quasi appendici e correzioni delle esistenti, e delle quali dopo poco tempo lo Stato dovrà assumere l'esercizio, appunto perchè in questi casi lo Stato fa un cattivo affare col concederne la costruzione, io domandava la costruzione diretta per conto dello Stato.

Detto ciò, dichiaro all'onorevole ministro che non ho fatto questione di principi, e che non ho proposto di immutare la politica ferroviaria dello Stato, che si segue da venti anni a questa parte. Avevo fatto semplicemente una proposta, che contemplava casi precisi e terminati di applicazione: l'ordine del giorno lo dice chiaro.

Fatte queste osservazioni, per non pregiudicare il concetto della utilità e della convenienza delle costruzioni dirette da parte dello Stato, in quei casi precisi e determinati, prendendo atto delle dichiarazioni fatte dal ministro, che ha dichiarato di accogliere l'ordine del giorno come una raccomandazione, non insisto.

PRESIDENTE. Ora si dovrebbe passare alla discussione degli articoli; ma per la migliore disposizione dei lavori parlamentari, considerato che parecchi deputati hanno presentato oggi soltanto emendamenti ed in particolar modo l'onorevole Crespi, (per quanto non contesti il diritto, a norma del regolamento, di presentarli in questo modo), trattandosi di una legge importante, e di proposte che attengono alla sostanza della legge stessa, mi sembra che tutta la Camera abbia diritto di esaminarle pacatamente e minutamente.

Perciò prego la Camera di consentire che questa discussione sia rimessa a domani. (Sì! sì!).

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dare lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

VISOCCHI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della guerra per sapere se non creda conveniente distribuire le sedi dei corpi e reparti militari in Sardegna in modo più equo di quanto si è finora disposto e si continua a fare.

« Pala ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione per conoscere le ragioni del ritardo ad aprire i concorsi alle cattedre nelle scuole medie.

« Battelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se creda che possa più oltre ritardare un provvedimento che ripari alla deficienza della magistratura in genere, e dei capicollegio in ispecie, appartenenti al distretto della Corte di Catania.

« Aprile ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle poste e dei telegrafi e dei lavori pubblici, per sapere quando intenderà provvedere perchè alla stazione di Stella sia aperto un servizio telegrafico per il pubblico, sia applicato un bilico e sia disposta una fermata del diretto Catania-Palermo per soli passeggeri.

« Aprile ».

« I sottoscritti interrogano il ministro dell'interno sull'operato del prefetto di Mantova in dispregio ad aperta violazione delle leggi che regolano l'amministrazione provinciale, e soprattutto sulla recente nomina della Commissione provinciale elettorale, per sapere se il Governo sia solidale con la ormai insopportabile sequela di arbitrii, onde nel mantovano è soppresso a danno delle classi lavoratrici ogni effettivo regime rappresentativo.

« Ferri Enrico, Aroldi, Gatti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli esteri per sapere se non creda opportuno esperire pratiche affinché il commissario generale della emigrazione, che disimpegna lodevolmente il suo ufficio, abbia a recedere dal proposito manifestato di presentare le dimissioni.

« Pozzato ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri delle finanze e dell'interno sul funzionamento dell'Amministrazione del chinino di Stato negli aspetti tecnico industriali, e sociale-umanitari; e sull'azione esercitata da enti pubblici e privati, giusta le leggi vigenti, nella lotta contro la malaria.

« Rummo ».

« Il sottoscritto domanda di interpellare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere come intenda provvedere perchè l'insegnamento del latino nella 1^a classe ginnasiale sia coordinato a quello che si impara nelle classi superiori, e siano armonizzate su questamateria la legge e le disposizioni ministeriali.

« Umani ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro delle guerra sulla convenienza di dare un nuovo e più vigoroso impulso all'educazione fisica nell'esercito.

« Credaro ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno; così le interpellanze, quando gli onorevoli ministri entro le 24 ore non abbiano fatta alcuna osservazione in contrario.

Le seduta termina alle ore 18.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento delle seguenti proposte di legge:

del deputato Landucci sulla rinnovazione dei Consigli comunali e provinciali; del deputato Chimienti ed altri per la indennità ai deputati.

3. votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:

Modificazioni alla tabella annessa alla legge 2 luglio 1905, n. 319 (allegato E) per riscatto del Benadir (688).

4. Seguito della discussione del disegno di legge:

Provvedimenti per agevolare le comunicazioni coi Capoluoghi di circondario e disposizioni relative alle ferrovie concesse all'industria privata, alle tramvie ed alle automobili in servizio pubblico (541).

Discussione dei disegni di legge:

5. Conversione in legge e proroga dei Regi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, nn. 249, 369 e 378; 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, nn. 429, 569 e 636 per la riduzione delle tariffe ferroviarie (391).

6. Seconda lettura del disegno di legge: Provvedimenti per lo sgravio del debito

ipotecario, per il riscatto di canoni ed altri oneri reali e per agevolare la formazione di piccole proprietà (*Titoli II, V e VI*) (*Urgenza*) (116).

Discussione dei disegni di legge:

7. Provvedimenti sull'affrancazione dei terreni dagli usi civici e sull'esercizio di questi (537).

8. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1907-908 (569, 569-bis e 569-ter).

9. Modificazioni alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sulla emissione, in caso di perdita, dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari (450).

10. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe. (238).

11. Bonifica delle cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie (124).

12. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Merci per lesioni personali (258).

13. Domanda a procedere contro il deputato Scaglione pel delitto previsto dall'articolo 105 della legge elettorale politica (275).

14. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Vetroni per ingiurie (412).

15. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Michetti per ingiurie (404).

16. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida per diffamazione (470).

17. 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).

18. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Di Trabia per contravvenzione alla legge sugli infortuni del lavoro (366).

19. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Enrico Ferri per ingiurie (475).

20. Approvazione della convenzione per la proroga per un anno, a decorrere dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane da parte dello Stato (508).

21. Mutualità scolastiche (244).

Seguito della discussione sui disegni di legge:

22. Riordinamento ed affitto delle Regie Terme di Montecatini (394).

23. Conversione in legge del regio decreto 31 dicembre 1905, 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).

Discussione dei disegni di legge:

24. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Ravaschieri per lesioni colpose (520).

25. Conversione in legge del regio decreto 5 luglio 1906, che approva le annesse convenzioni 30 giugno 1906, per la proroga per un anno, a decorrere dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato delle linee Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio (580).

26. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istigazione a delinquere commessa per mezzo della stampa (472).

27. Aggiunta all'elenco dei Comuni danneggiati, annesso alla legge a favore della Calabria (518).

28. Convenzione col municipio di Torino aggiuntiva a quella del 14 novembre 1904 relativa a permuta di immobili (586).

29. Vendita al comune di San Pier d'Arena di alcuni immobili demaniali (642).

30. Modificazioni all'articolo 38 del testo unico delle leggi sull'ordinamento del regio esercito (654).

31. Modificazione del ruolo organico della categoria d'ordine del Ministero di agricoltura, industria e commercio (602).

32. Aggiunte e modificazioni al testo unico delle leggi sulle pensioni civili e mi-

litari approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70 (627).

33. Modificazioni al regolamento della Camera (Doc. IX-A).

34. Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1907-908 (571).

35. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1907-908 (573).

36. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1907-007 (575).

37. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-908 (576).

38. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1907-908 (577).

39. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908 (578).

40. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-908 (572).

41. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1907-908 (568).

42. Stato di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1907-008 (658).

43. Nuovo ruolo organico del personale delle segreterie universitarie (585).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia

Deliberata per la stampa il 2 maggio 1907.

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.