

## CCCXXIX.

## TORNATA DI SABATO 27 APRILE 1907

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

## I N D I C E.

<b>Atti vari</b> . . . . .	Pag. 13301	Trasporto del sale nel comune di Alessandria del Carretto:	
<b>Disegni di legge:</b>		COTTAFAVI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ). Pag.	13256
Ferrovie concesse alla industria privata ( <i>Seguito e fine della discussione</i> ) . . . . .	13271	TURCO . . . . .	13256
BENAGLIO . . . . .	13293-94	Collocamento a riposo di un magistrato della Corte di Catania:	
GARUGATI . . . . .	13294	APRILE . . . . .	13259
CAVAGNARI . . . . .	13274	DE FELICE-GIUFRIDA . . . . .	13258
CREDARO . . . . .	13276	ORLANDO ( <i>ministro</i> ) . . . . .	13257-60
CRESPI . . . . .	13276-83-85-87-92-93-95	<b>Osservazioni e proposte:</b>	
FERRARIS CARLO . . . . .	13295-97	Sull'ordine dei lavori parlamentari:	
GIANTURCO ( <i>ministro</i> ) 13271-79-85-88-90-92-93-95-97		CAO-PINNA . . . . .	13300-01
JATTA . . . . .	13295	GIOLITTI ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	13300-01
LACAVA ( <i>ministro</i> ) . . . . .	13290	MANTOVANI . . . . .	13300-01
LUCCA . . . . .	13272-83-84-87-96-97	PANTANO . . . . .	13300-01
LUCIFERO ALFONSO . . . . .	13288	PRESIDENTE . . . . .	13300-01
LUZZATTO ARTURO . . . . .	13289-90	<b>Proposte di legge (Lettura):</b>	
MASCIANTONIO . . . . .	13279	Divisione in quattro comuni del comune di Capannori (CROCE) . . . . .	13252
PRESIDENTE . . . . .	13287	Aggregazione del comune di Ateleta al mandamento di Castel di Sangro (RICCIO) . . . . .	13252
RICCIO . . . . .	13271	Tombola telegrafica per gli scavi del Teatro Romano di Benevento (RUMMO) . . . . .	13252
SCORCIARINI-COPPOLA . . . . .	13276-88-89	Rinnovamento dei Consigli comunali e provinciali ( <i>Svolgimento</i> ) . . . . .	13261
TEDESCO ( <i>relatore</i> ) . . . . .	13282-86-89	GIOLITTI ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	13262
TURCO . . . . .	13285-87	LANDUCCI . . . . .	13261
Variazioni in taluni bilanci; nota di variazione al bilancio dell'entrata e prelevazione di somme per spese impreviste ( <i>Presentazione</i> ) (GIOLITTI) . . . . .	13291	Indennità ai deputati ( <i>Id.</i> ) . . . . .	13262
Riduzione delle tariffe ferroviarie ( <i>Approvazione</i> ) . . . . .	13298	CHIMIENTI . . . . .	13263
<b>Domande di procedere contro i deputati</b> Lonardo e Baranello ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	13252	GIOLITTI ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	13271
<b>Interrogazioni:</b>		<b>Relazioni (Presentazione):</b>	
Linea Spezzano-Lagonegro:		Bilancio del Ministero di grazia e giustizia e dei culti (FANI) . . . . .	13271
DARI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	13253	Operazioni bancarie sui titoli emessi dai magazzini generali dello zolfo in Sicilia (ARTOM) . . . . .	13282
GIUNTI . . . . .	13253	Maggiore stanziamento per la ricostruzione di Campomaggiore (CASCIANI) . . . . .	13291
TURCO . . . . .	13253		
Ferrovie Palermo-S. Carlo:			
DARI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	13254		
DE MICHELE-FERRANTELLI . . . . .	13254		
Linea Genova-Spezia:			
CAVAGNARI . . . . .	13255		
DARI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	13255		
Stazioni ferroviarie di Rapallo e Santa Margherita Ligure:			
CAVAGNARI . . . . .	13255		
DARI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	13255		

La seduta comincia alle ore 14.5.

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

**Congedi.**

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli: Francesco Farinet, di giorni 15; Bottacchi, di 20.

(Sono conceduti).

**Lettura di proposte di legge.**

PRESIDENTE. Gli Uffici hanno ammesso alla lettura alcune proposte di legge. Prego l'onorevole segretario di darne lettura.

DE NOVELLIS, segretario, legge:

**Proposta di legge del deputato Croce:****Art. 1.**

Il comune di Capannori è diviso nei quattro comuni di Capannori, Porcari, Lammari e Compito.

Il comune di Capannori comprende le frazioni di Capannori, Tassignano e Paganico.

Il comune di Porcari comprende le frazioni di Porcari e Badia Povezzeri.

Il comune di Lammari comprende le frazioni di Lammari, Mariaia, Valgiano, San Pietro a Marcigliano, Sant'Andrea in Caprile, Petrognano, San Gennaro, Marlia, San Colombano, Segromigno in Piano, Segromigno in Monte, Camigliano, Tofori, Gragnano, San Martino in Colle e Lunata.

Il comune di Compito comprende le frazioni di Pieve San Paolo, Santa Margherita, Carraia, Toringo, Verciano, Parezzana, Massa Macinaia, San Leonardo in Treponzio, San Ginese di Compito, San Giusto di Compito, Sant'Andrea di Compito, Pieve di Compito, Colle di Compito, Ruota, Castelvechio, Colognora, Vorno, Guamo. Casselli e Badia Cantignano.

**Art. 2.**

Il Governo del Re provvederà con regio decreto alla separazione di patrimonio e territori dei quattro comuni.

**Proposta di legge del deputato Riccio.****Art. 1.**

Dal 1° gennaio 1898 il comune di Ateleta cessa di far parte del mandamento di Pescocostanzo ed è aggregato al mandamento di Castel di Sangro.

**Art. 2.**

Con decreto reale sarà provveduto alla esecuzione della presente legge.

**Proposta di legge del deputato Rummo.***Articolo unico.*

Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con esenzione di ogni tassa e diritto erariale, una tombola nazionale telegrafica, per l'ammontare di un milione, a favore della città di Benevento, pel suo teatro romano, che, con la scena, l'orchestra, le cavee, i palchi, gli ambulacri, trovasi a pochi metri sotto il suolo, coperto completamente da case; e stabilire il giorno dell'estrazione, la quale avverrà non oltre il 31 dicembre 1907.

**Comunicazioni della Presidenza.**

PRESIDENTE. Dal Ministero dell'interno è pervenuto alla Presidenza della Camera l'elenco dei regi decreti di scioglimento dei Consigli comunali e provinciali e di proroga dei termini per la ricostituzione dei Consigli stessi, riferibilmente al mese di marzo 1907.

Questi elenchi saranno stampati, e distribuiti agli onorevoli deputati.

L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha trasmesso alla Presidenza due domande di autorizzazione a procedere in giudizio: una contro l'onorevole Giuseppe Lonardo, e l'altra contro l'onorevole Nicolangelo Baranello. Queste domande saranno rimesse agli Uffici.

**Interrogazioni.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni. La interrogazione dell'onorevole Gesualdo Libertini al ministro degli affari esteri rimane nell'ordine del giorno, essendo assente l'onorevole sottosegretario di Stato per gli esteri per ragioni di ufficio. Così pure rimangono nell'ordine del giorno le interrogazioni degli onorevoli Morgari e Gattorno al ministro degli interni per l'assenza, per ragioni di salute, dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

Segue una interrogazione dall'onorevole Monti-Guarnieri rivolta al ministro delle poste e dei telegrafi, « per conoscere le ragioni del ritardo nell'apertura dell'ufficio

postale di Barlara (Ancona) con grave danno della popolazione di quel comune ».

Non essendo presente l'onorevole interrogante, questa interrogazione si intende ritirata.

Viene ora la interrogazione che l'onorevole Turco rivolge al ministro dei lavori pubblici, per sapere quali ragioni, dopo le reiterate assicurazioni, determinano il ritardo nello inizio della esecuzione dei lavori nel tronco ferroviario Spezzano-Cassano-Castrovillari, della linea a scartamento ridotto Spezzano-Lagonegro ».

Ad essa, per analogia di argomento, si connette un'interrogazione dell'onorevole Giunti, il quale vuol sapere dal ministro dei lavori pubblici, « se, come fu ripetutamente promesso, sarà appaltata la costruzione del primo tronco della ferrovia Castrovillari-Lagonegro dalla stazione di Spezzano a Castrovillari nel primo semestre del corrente anno ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato dei lavori pubblici per rispondere a queste interrogazioni.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non c'è ragione di lamentare alcun ritardo, a dire la verità, perchè non si era detto che nel primo trimestre del corrente anno si sarebbero iniziati i lavori: si era detto soltanto che sarebbe stato approvato il progetto, il quale difatti è pronto. Ha subito un lieve ritardo, perchè si è dovuta studiare una variante per trovare terreni più solidi presso Cassano, poichè all'atto della esecuzione si è visto che il tracciato toccava qualche punto poco stabile. Non è ritardo che giustifichi lagnanze, perchè occorre conciliare la rapidità dell'opera con la sua stabilità: in materia ferroviaria non si torna indietro, e bisogna anche trovar modo di spendere bene il danaro che si spende; alle previsioni di questi progetti non può applicarsi il rigore delle scadenze cambiarie. Nel mese di maggio anche la variante potrà essere approvata, e si potrà dar mano ai lavori.

All'onorevole Giunti poi, il quale interroga sull'altro tronco, il primo tronco cioè da Lagonegro a Castrovillari, non posso che confermare sostanzialmente quello che si è detto in passato, quantunque l'opera che si svolge in zone difficili e montuose rechi ben cinque gallerie e due viadotti su quattro chilometri di tracciato: vale a dire, che nella buona imminente stagione, durante la estate, il progetto potrà essere approvato, e messo in esecuzione come afferma l'ufficio tecnico.

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

TURCO. Non posso essere soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, perchè le sue assicurazioni si ripetono, si rassomigliano, ma pur troppo lo stato di fatto non accenna a migliorare. Trattasi di una ferrovia a sezione ridotta che, attraverso un ventennio di legislazione, ha subito varie vicende; e ancora non spunta il giorno in cui ne sia cominciata l'esecuzione.

Voglio augurarmi che per questa volta le assicurazioni, certamente sincere, dell'onorevole Dari, siano seguite dai fatti, ed in questa speranza aspetto di avere il riscontro nei fatti stessi.

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

GIUNTI. Farò notare all'onorevole Dari che egli, rispondendo il 20 dello scorso febbraio ad una analoga interrogazione, mi assicurava che il primo tronco della ferrovia Lagonegro-Castrovillari, che sarebbe proprio quello che dalla stazione di Spezzano arriva a Castrovillari, sarebbe stato indubbiamente appaltato nella primavera prossima. Soggiungeva poi che, per il rimanente della ferrovia, da Castrovillari a Lagonegro, gli studi di massima erano già quasi pronti, e che lo studio definitivo sarebbe indubbiamente stato completato nel corso dell'anno 1907, che è il corrente, nel quale l'intera ferrovia avrebbe dovuto essere appaltata.

Ora io, nel ricordare questa assicurazione dell'onorevole Dari, spero che egli vorrà che i fatti rispondano alle promesse.

Egli ha detto che per questo primo tronco aveva dovuto farsi una variante, ed io so che effettivamente devono costruirsi due gallerie... (*Conversazioni animate all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Mi rivolgo alla cortesia dei colleghi perchè vogliano fare silenzio.

GIUNTI. ...ma questo non può impedire che nel corso dell'anno sia appaltata l'intera linea e che, per ora, si appalti prontamente il primo tronco che si aspetta da trent'anni, come ha detto benissimo l'onorevole Turco.

Noi desideriamo che si faccia bene, ma anche si faccia presto, perchè le popolazioni attendono ansiose questo voto antichissimo di tutta una regione.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dell'onorevole Aroldi, al ministro dei lavori pubblici, « sull'avanzamento ed esecuzione

dei lavori in corso della bonifica di 1ª categoria detta di Roncorrente in provincia di Mantova e sulle ragioni della mancata applicazione da parte del Governo della legge 22 marzo 1900, testo unico, n. 105 e regolamento relativo ».

Non essendo presente l'onorevole Aroldi, la sua interrogazione s'intenderà ritirata.

Così pure, non essendo presenti gli onorevoli interroganti, si intendono ritirate le interrogazioni degli onorevoli :

Monti-Guarnieri, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere perchè ancora non siasi provveduto al restauro dei preziosi stucchi del Brandacci esistenti nel palazzetto Baviera a Sinigaglia ».

Romussi, al ministro dei lavori pubblici, « sulla necessità di provvedere alla somministrazione del chinino e alla indennità malarica per il personale ferroviario della linea Pavia-Cremona e più specialmente per il tronco Pavia-Corteolona-Casalpusterlengo ».

Agnini, al ministro di grazia e giustizia, « per conoscere se, di fronte alla recente sentenza del Tribunale di Forlì, che condannava parecchi cittadini pel reato di cui all'articolo 99 della legge comunale e provinciale — e cioè per avere con inganno ottenuto indebite iscrizioni o cancellazioni di elettori nelle liste elettorali — non creda di richiamare i rappresentanti del Pubblico Ministero all'osservanza del terz'ultimo e dell'ultimo comma dell'articolo 42 della legge medesima ».

Segue un'interrogazione dell'onorevole De Michele-Ferrantelli al ministro dei lavori pubblici, « sulla cessazione del servizio della ferrovia Palermo-S. Carlo, e sull'opera negativa del Ministero per eliminare le cause dell'agitazione, non facendo approvare il regolamento organico che da dieci mesi è stato presentato al Ministero ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io ritengo che la Società non abbia proprio alcuna ragione di lamentarsi nè dello sciopero avvenuto, nè dell'inerzia che attribuisce al Governo in questa materia, nè della ritardata approvazione del regolamento.

Non dello sciopero, perchè è avvenuto precisamente per colpa della Società, che venne meno ad alcuni obblighi stabiliti nell'agosto scorso. Nè il Governo se ne è disinteressato, perchè invece ha mandato sul

posto un ispettore, il quale in breve tempo è riuscito, colla sua fermezza e solerzia, a comporre lo sciopero.

Quanto al regolamento, non è esatto che esso sia stato presentato al Ministero da dieci mesi.

DE MICHELE-FERRANTELLI. In agosto.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In agosto pervennero soltanto alcune proposte preventive e preliminari, mentre il regolamento completo non è pervenuto neanche adesso che sto parlando. (*Commenti*).

L'onorevole Ferrantelli dà colpa al Governo; e viceversa è il Governo che ha il diritto di protestare, perchè soltanto pochi giorni prima della scadenza del termine perentorio, 28 febbraio, giunse la proposta del regolamento, che però non è completa: manca infatti una parte importantissima, quella relativa alle competenze accessorie.

Questa parte saliente è stata promessa tra pochi giorni; speriamo che la parola sia mantenuta.

Ed oltre queste, un'altra maggior ragione di doglianza ha il Governo; sopra tutto per le deplorabili condizioni dell'esercizio sociale e del pessimo materiale che si mette in opera.

A questo proposito io non riferirò, cosa che d'altronde sa bene l'onorevole Ferrantelli, tutti i lunghi e laboriosi precedenti. Mi limito a dire che abbiamo fatta un'ultima perentoria intimazione alla Società perchè ponga in regolare assetto la linea ed il materiale. Se questo termine perentorio trascorrerà ancora inutilmente, il Governo è fermamente disposto a provvedere a spese e carico della Società, ed a provocare, se occorre, la caducità della concessione.

PRESIDENTE. L'onorevole De Michele-Ferrantelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DE MICHELE-FERRANTELLI. Io debbo rilevare un equivoco in cui è caduto l'onorevole Dari. Egli crede che io abbia presentata la mia interrogazione a favore della Società, mentre io l'ho invece presentata contro la Società.

In quanto al regolamento mi venne assicurato che fu presentato fin dall'agosto (me ne appello al ministro Gianturco) e che si trova ancora all'esame della Commissione. (*Interruzioni*).

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma non nell'agosto.

DE MICHELE-FERRANTELLI. In quanto alla seconda parte della interrogazione, dirò che la Società non ha mai rispettato alcun patto e lo sciopero è avvenuto appunto perchè non c'era il regolamento organico.

Ma, infine, io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato e confido che il Governo vorrà sollecitamente provvedere.

PRESIDENTE. Viene ora la interrogazione dell'onorevole Cavagnari al ministro dei lavori pubblici « per sapere se sia vero che al Comitato costituitosi in Genova per patrocinare il doppio binario interno Genova-Spezia, abbia risposto di raccomandarsi alla iniziativa privata ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. A me consterebbe che l'onorevole Cavagnari conosca il tenore di quella nostra lettera e, se la conosce, mi parrebbe abbastanza inutile che io dovessi ripetergliene ora la lettura.

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

CAVAGNARI. È vero, onorevole sottosegretario di Stato, ed è appunto perchè io conosco il tenore della lettera, che ella cortesemente ha inviata a quel Comitato, che mi sono determinato a presentare la interrogazione. (*Forse! forse! — Rumori*).

PRESIDENTE. Continui, continui, onorevole Cavagnari, i suoi colleghi pare che siano abbastanza di buon umore.

CAVAGNARI. Meglio così. Io, onorevole sottosegretario di Stato, avrei preferito che in questa circostanza il Governo avesse pensato a ritornare sopra un provvedimento il quale mi sembra non corrisponda alla soluzione voluta e desiderata del problema ferroviario nella Liguria orientale: in altri termini io avrei desiderato che il Governo avesse pensato a costruire, in sostituzione del doppio binario litoraneo, il doppio binario interno, soluzione questa che sola corrisponde e corrisponderà sempre ad una sistemazione definitiva del problema.

Ma, poichè pare che il Governo voglia andare in diversa sentenza, io resterò al mio posto e farò rilevare gradatamente, se cominceranno o proseguiranno i lavori, gli errori che hanno determinata questa soluzione.

Ad ogni modo però di quella cortese lettera, che l'onorevole sottosegretario di Stato

si è compiaciuto d'invviare al Comitato per la linea interna tra Genova e Spezia, io prendo atto, per quella parte che riguarda la questione di principio, questione di principio la quale sarebbe formulata in questi termini: che il Governo intende di favorire anche nelle costruzioni ferroviarie l'iniziativa privata; e non ho altro d'aggiungere. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Segue l'altra interrogazione dall'onorevole Cavagnari rivolta al ministro dei lavori pubblici « per sapere se intenda di invitare la funzione competente a procedere ai lavori di ingrandimento delle stazioni ferroviarie di Rapallo e Santa Margherita Ligure, con quella urgenza che è richiesta dallo intensivo sviluppo del traffico ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questa volta che non si tratta del doppio binario, contro il quale l'onorevole Cavagnari cerca sempre occasione di vibrare la millesima delle sue proteste, io spero che andremo d'accordo.

Infatti io posso leggergli testualmente la comunicazione avuta dalla Direzione generale delle ferrovie relativamente alla sua interrogazione:

« Per la stazione di Santa Margherita Ligure, da tempo fu approvato il progetto dei lavori di ampliamento dello scalo merci a piccola velocità e di sistemazione del piazzale e per il prolungamento del binario tronco. Ma, per varianti che si sono manifestate necessarie nel dispositivo degli impianti, si dovette ritardare l'esecuzione dei suddetti lavori, ai quali intende però l'Amministrazione ferroviaria di por mano senza ulteriore indugio.

« Quanto alla stazione di Rapallo, è pronto il progetto per l'ampliamento dello scalo merci, ed è imminente la sua approvazione ».

Io non ho altro da aggiungere.

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

CAVAGNARI. Vegga, onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, quanto io mi compiaccia di potergli dire parola che esprima tutta la mia devozione, specialmente desideri di trovarmi d'accordo con le dichiarazioni che vengono dal banco del Governo, mentre sia grande la mia amarezza quando vedo che ciò non accade.

Onorevole sottosegretario di Stato, io sono lieto di poter fare plauso anche alla iniziativa della Direzione generale delle ferrovie, la quale iniziativa è determinata dalle condizioni speciali in cui si trovano le due stazioni accennate nella mia interrogazione. Ho qui un telegramma che mi viene indirizzato appunto da una di quelle città, in cui mi si dice che non vi sono meno di 20 carri al giorno fermi alla stazione vicinore di Chiavari, colà in deposito ed in attesa di potere alla spicciolata essere inviati alle stazioni indicate.

Io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici e lo ringrazio, nella fiducia che fra brevissimo tempo si incominceranno i lavori.

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interrogazione dell'onorevole Cavagnari. Segue la interrogazione dell'onorevole Turco rivolta al ministro delle finanze « per sapere se ritenga legittimo ed opportuno aggravare l'esauito bilancio di un comunello (Alessandria del Carretto) pel trasporto dei generi di privativa nell'interesse finanziario dello Stato ».

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

COTTAFVI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. L'onorevole Turco saprà che un vero e proprio diritto non compete a nessun titolare delle rivendite per le spese di trasporto dei generi di privativa e che tuttavia, per ragioni equitative, l'Amministrazione, a quei titolari che hanno le rivendite in comuni diversi da quelli in cui hanno sede i magazzini di vendita o gli spacci all'ingrosso, ha sempre corrisposto una piccola indennità per le spese di trasporto del sale dando cinque centesimi il chilometro per il trasporto sulle strade carrozzabili, sette per le strade montuose e nove per le strade mulattiere e non praticabili. Dunque il reclamo che è stato presentato non è giustificato perchè si sarebbero dovuti corrispondere, mantenendo il corrispettivo consuetudinario, lire 2.70 il quintale; invece si sono corrisposte tre lire prima e successivamente se ne sono corrisposte quattro; poi, in seguito ai reclami presentati, questa cifra è stata portata a lire cinque il quintale.

Comprenderà quindi l'onorevole Turco che l'Amministrazione ha fatto tutto quanto le era possibile arrivando ad una misura di corrispettivo che è la maggiore usata in Italia.

Se ciò si è fatto per eccezione, non si deve però fare per regola, perchè non si tratta di un diritto e quindi non bisogna creare precedenti che potrebbero essere invocati da tutti gli altri comuni e costituire quindi un aggravio per lo Stato, cosa la quale io credo che nemmeno l'onorevole Turco possa desiderare.

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

TURCO. L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze mi dice cosa che io già sapeva, che, cioè, in seguito ai reclami, si è portata a lire cinque il quintale la misura del contributo per il trasporto del sale; è certo però che questa misura si appalesa ancora inferiore alle necessità perchè non si trova nessuno che voglia trasportare a questo prezzo i generi di privativa.

Se l'onorevole Cottafavi, così intelligente ed acuto, avesse posto mente al tenore della mia interrogazione, avrebbe agevolmente compreso che io tutt'altra cosa domandava; domandava, cioè, se, in mancanza di qualsiasi concorrente che assuma il trasporto dei generi di privativa, possa il Governo pretendere che i comuni facciano essi questo trasporto per non lasciare le popolazioni prive di sale; se cioè, in altri termini, possano le autorità governative imporre ai comuni di trasportare il sale che serve ai cittadini e la cui vendita è a tutto beneficio del Governo.

Non è certamente a questi lumi di luna per i bilanci locali che si può creare un nuovo onere per quei disgraziati comunelli che non sanno proprio come provvedere ai più urgenti bisogni ed imporre loro di trasportare per conto dello Stato i generi che debbono essere venduti nell'interesse esclusivo dello Stato.

Risponda a questa domanda l'onorevole sottosegretario di Stato ed io vedrò allora se potrò dichiararmi soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole De Felice-Giuffrida, al ministro di grazia e giustizia, « sulle cause che determinarono il telegrafico collocamento a riposo del primo presidente della Corte di appello di Catania ».

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Pregherei di unire questa interrogazione con le seguenti degli onorevoli Monti-Guarnieri e Aprile che si riferiscono allo stesso argomento, e di rimetterle tutte a lunedì!

Monti-Guarnieri, al ministro di grazia e

giustizia, « per conoscere le ragioni per le quali negli alti gradi della magistratura si mantengano tuttora in servizio magistrati che, per età o per condizioni di salute, non sono più in grado di adempiere alle gravi e delicate funzioni loro affidate ».

Aprile, al ministro di grazia e giustizia, « 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 ».

ORLANDO, *ministro di grazia e giustizia*. Poichè gli onorevoli De Felice e Aprile sono presenti, preferisco risponder subito. Vuol dire che l'interrogazione dell'onorevole Monti-Guarnieri resterà nell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Parli pure, onorevole ministro guardasigilli.

ORLANDO, *ministro di grazia e giustizia*. (*Segni di attenzione*). L'onorevole De Felice-Giuffrida vuol sapere le cause, che determinarono il telegrafico collocamento a riposo del primo presidente della Corte d'appello di Catania.

Il primo presidente della Corte d'appello di Catania non fu collocato a riposo nè in via telegrafica nè in via postale; quindi, non constando il fatto, io non potrei neppure dirne le cause. Ma affinchè la mia risposta non sembri neanche lontanamente reticente, e per rispondere anche ad un'antica interrogazione dell'onorevole Aprile, ora riprodotta, io dirò che sino dallo scorcio dell'ultimo periodo dei nostri lavori, e forse prima che io assumessi questo ufficio, l'onorevole Aprile aveva presentato un'interrogazione, concepita alquanto vagamente, con la quale voleva sapere dal Governo se, come e quando ritenesse di provvedere alle deficienze... credo che la parola fosse quella.

PRESIDENTE. È ancora quella.

ORLANDO, *ministro di grazia e giustizia*. L'ha conservata con lodevole spirito di tradizione (*Si ride*)... alle deficienze, dunque, dei capi di collegio appartenenti al distretto della Corte di Catania.

L'ultimo giorno, mi pare, del passato periodo dei nostri lavori, ebbi un colloquio con l'onorevole Aprile e gli chiesi di precisarmi alquanto la sua interrogazione. E molto precisamente l'onorevole Aprile, mi disse: (eravamo in marzo, lo si noti, perchè in questo argomento sono le date, che contano ed il resto vale poco) mi disse che il primo presidente della Corte d'appello di Catania, commendatore Casaburi, non era

più assolutamente in condizioni da reggere l'ufficio. Rimasi fortemente impressionato delle assicurazioni dell'onorevole Aprile, le quali, se si fosse trattato di rapporti fra il deputato Orlando ed il deputato Aprile, mi sarebbero bastate; ma io avevo da adempiere ai doveri di un ufficio altissimo e si trattava di un magistrato di altissimo grado, per cui tenni nel debito conto le assicurazioni dell'onorevole Aprile, però esse non mi bastarono ed altre ne assunsi a fonti diverse, insospettabili, con tutta quella rapidità che la delicatezza e la gravità del caso consentivano e, senza falsa modestia, anzi con orgoglio, affermo di avere agito energicamente e rapidamente. Imperocchè è da tener conto che trattavasi qui di un magistrato, al di sopra del quale, in quel distretto, alcun altro magistrato, di grado superiore, non esisteva. Io non aveva, quindi, la mossa semplice e spicciativa di rivolgermi al capo, come se si fosse trattato di un magistrato subordinato. Dovetti avviare perciò pratiche, indagini, e potei convincermi (qui non più da Orlando verso Aprile, ma da ministro verso un deputato), che le informazioni dell'onorevole Aprile erano assolutamente esatte. (*Commenti*).

Non entrerò in particolari; perchè io sento, non dirò più dell'onorevole De Felice, ma, certamente, in maniera diversa dall'onorevole De Felice, il rispetto che si deve ad un vecchio magistrato, che ha percorso lunga ed onorata carriera. Mi sembra, quindi, del tutto inutile, per conto mio, di narrare alla Camera piccoli aneddoti, che potrebbero provocare un'ilarità, che sarebbe fuor di luogo. Ma ferma ho la convinzione che il primo presidente della Corte d'appello di Catania, in seguito ad una profonda scossa avuta per il disastro del Vesuvio, che seppellì sotto le macerie la sua casa avita, era stato colpito da una malattia nervosa, che si traduceva in forma di vera e propria amnesia.

Da allora, l'8 aprile (l'onorevole De Felice ha notato la data ed ha fatto bene) io scrivevo al procuratore generale di Catania, magistrato pari di grado al primo presidente, una lettera riservata alla persona, che cominciava così:

« Non senza mio grave personale rincrescimento, le rivolgo la presente. Doloroso è il passo che mi determino a fare e doloroso e delicato altresì è l'incarico che le affido ».

Soggiungevo poi « essere venuto nell'assoluta convinzione (e dicevo convinzione

assoluta, ferma) che il primo presidente di Catania, per ragioni di salute, non fosse più pari al suo ufficio » e concludevo, pregandolo di « conciliare il sentimento di legittima deferenza verso l'illustre magistrato, con il doloroso dovere che mi incombe, cercando di ottenere anzitutto una spontanea domanda di collocamento a riposo. Vorrei che in questo senso fossero fatte delle pratiche, sia direttamente verso lo stesso commendatore Casaburi, sia indirettamente per mezzo di persona di sua famiglia ».

Questa seconda ipotesi si comprende bene perchè fin da allora io la prevedessi. E l'11 aprile il commendatore Pandolfini, procuratore generale di Catania, mi rispondeva:

« Ho ricevuto la lettera di V. E., in data 8 andante; e, nel ringraziarla sempre più della fiducia che in me ripone, l'assicuro di avere oggi stesso spinti già i primi passi, affinchè urgentemente, con ogni riguardo, sia raggiunto lo scopo ».

E i primi passi, come mi spiegò in seguito, consistettero in un telegramma da lui fatto al figlio del commendatore Casaburi (poichè sentì anch'egli la convenienza di procedere a queste pratiche per la via indiretta della famiglia) al figlio del Casaburi, che trovavasi a Napoli e che pregò di recarsi a Catania.

Ciò, dunque, si svolse fra l'8 e l'11 aprile. Il figlio del commendatore Casaburi si recò a Catania, si convinse (come assicurò a me personalmente, ringraziandomi della forma, doverosamente peraltro, riguardosa, usata verso il padre) che di fatto le condizioni del padre suo non erano più tali da consentire che reggesse quel posto altissimo, ed è venuta la domanda di collocamento a riposo.

Questi sono i fatti: onorevole De Felice, onorevole Aprile. Io sento di avere adempiuto al mio dovere, ed è stata veramente una disgrazia, oso dire, che io non meritavo, se un incidente, che a me come ministro non risulta, onorevole De Felice, di cui so quel tanto che può sapere lei, cioè dai giornali, un incidente di nessun momento in sé e per sé ha potuto creare la leggenda che un alto magistrato fosse stato collocato a riposo telegraficamente (istituto giuridico nuovissimo) per mancanza all'etichetta.

Dopo quanto ho detto, la Camera intende come io abbia il diritto di qualificare questa leggenda assolutamente odiosa, se non fosse, com'è, del tutto assurda. (*Benissimo! Bravo!*)

**PRESDENTE.** Onorevole De Felice, ha facoltà di parlare per dichiarare se sia soddisfatto.

**DE FELICE-GIUFFRIDA.** Onorevoli colleghi, vorrei prestare piena fede alle parole pronunziate dall'onorevole ministro, anche per quel riguardo personale, per quella stima che sempre ho nutrito per l'onorevole Vittorio Emanuele Orlando.

Ma, perchè io possa convincermi che egli non sia stato ingannato o che altri informandolo non sieno stati ingannati, è necessario che l'onorevole Orlando mi chiarisca un fatto di cui non ha tenuto ancora parola.

È vero (lo dichiara l'onorevole Orlando, ed io lo ammetto) che egli aveva scritto, l'8 aprile, al procuratore generale del Re in Catania, incaricandolo di invitare il commendatore Casaburi, con tutti i riguardi, a presentare la domanda di collocamento a riposo.

È vero che l'incidente cui egli ha alluso fu posteriore a questo invito, cioè il 14; ma è egualmente vero, onorevoli colleghi, che il giorno in cui l'incidente ebbe luogo, il commendatore Casaburi non aveva presentato domanda alcuna di collocamento a riposo, non aveva ricevuto notizia di pratiche fatte dal procuratore generale perchè egli la presentasse; anzi egli si lagnava (e un incidente in quel torno di tempo accaduto è là pronto a dimostrare questa verità) che fosse stata ritardata la sua promozione alla Cassazione.

Ora, se questo è vero, ciò prova che in ventiquattr'ore il commendatore Casaburi ricevette l'invito di presentare la domanda di collocamento a riposo; la domanda per telegrafo venne comunicata all'onorevole ministro di grazia e giustizia, e telegraficamente venne dato il provvedimento col quale il commendatore Casaburi veniva collocato a riposo.

Sicchè io ho bene il diritto di domandare all'onorevole ministro di grazia e giustizia se egli creda che un magistrato, il quale ha prestato oltre quarant'anni di onorato servizio e che ha un passato che, per lo meno, lo rende degno dell'alta stima di tutti i Governi e di tutti i galantuomini, per la integrità della sua coscienza, doveva essere collocato a riposo come non sono stati mai collocati a riposo coloro che hanno offeso violentemente le leggi e la giustizia.

Nè dica il ministro che il commendatore Casaburi era già vecchio ed inadatto. Ciò aggraverebbe ancora più la cosa, anche



perchè vecchi più del Casaburi ce ne sono altri. E, poi, non solo non s'invecchia in un giorno, ma, in casi simili, non si provoca una domanda telegrafica e non si emette un provvedimento telegrafico.

Io ricordo di aver presentato reclami al ministro di grazia e giustizia (non all'onorevole Orlando però) molto più gravi di quelli che sono stati ultimamente presentati dall'onorevole Aprile. Ricordo di avere, con la mia firma, assunto la responsabilità dei reclami, e fu soltanto quando venni alla Camera a leggere una ricevuta di denaro versato da una parte in causa, che il magistrato contro cui reclamavo fu invitato a presentare domanda di trasferimento, e fu infatti trasferito ma con promozione!

Io mi domando se questi sono esempi di rispetto alla integrità della giustizia! E se nemmeno i disonesti sono puniti con tanta violenza di forma, non era questa la sorte che doveva toccare ad un magistrato, il cui passato è stato un esempio continuo di onorabilità indiscussa. Questo è il lagno, che io muovo all'onorevole ministro! Egli può essere stato assicurato, e la sua parola me ne fa fede, che le pratiche erano state iniziate, ma nessuno potrà smentire il fatto che soltanto in ventiquattro ore fu provocata la domanda di collocamento a riposo; la domanda fu telegrafata al ministro e fu dato telegraficamente il provvedimento.

Questo è atto scandaloso (*Rumori*) che spero non arrivi fino al ministro, ma che intanto l'onorevole Orlando deve per il primo condannare. (*Commenti*).

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

**APRILE.** Debbo anzitutto un ringraziamento all'onorevole Orlando per le parole cortesi che ha voluto pronunziare al mio indirizzo, e una lode al ministro Orlando perchè egli si è creduto nel dovere di vagliare e controllare i reclami di un deputato specialmente quando essi riguardano magistrati; e come funzionari e come giudici.

L'interrogazione che io svolgo fu presentata forse qualche giorno prima che l'onorevole Orlando fosse assunto al governo: decadde perchè quando venne il suo turno io non ero presente. L'ho però subito ripresentata principalmente perchè ho saputo che l'onorevole De Felice sullo stesso argomento aveva creduto di formularne recentemente una per conto suo e, da un articolo da lui firmato e pubblicato in un giornale di provincia, avevo capito che essa era ispirata da scrupoli antimonarchici, da or-

rori di etichetta regale, dando come avvenuto un provvedimento che, fino al momento in cui parliamo, non è stato ancora preso...

**DE FELICE-GIUFFRIDA.** È stato preso! L'ha confermato l'onorevole ministro.

**APRILE.** ... Non è stato preso nulla perchè la domanda di collocamento a riposo il commendatore Casaburi l'ha fatta pervenire al ministro l'altro ieri soltanto. (*Rumori — Interruzioni*).

E l'onorevole De Felice si vuole ostinare a dare al provvedimento causali fantastiche per giuoco di parte.

La verità è che io in coscienza mia avevo creduto di non potere più oltre frapporre indugio nello spingere il ministro a prendere un provvedimento, che omai s'imponesse, nelle forme volute dalla legge, o di appellarmene alla Camera denunciando uno stato di fatto intollerabile.

Si trattava di un caso grave ed anche urgente perchè del più alto magistrato, del capo di un collegio, da cui dipendeva il retto funzionamento di tutta la giustizia locale, tribunale e corte di appello, che erasi manifestato inadatto non solo a dirigere il servizio e a tutelare l'amministrazione della giustizia, la vita, l'onore gl'interessi dei cittadini, gli stessi suoi colleghi e subordinati, ma inadatto anche ad essere guidato.

**DE FELICE-GIUFFRIDA.** E non si è provveduto!

**APRILE.** Era il cervello malato e tutta la compagine giudiziaria risentiva di un crescente disordine e di un crescente discredit. E il guaio era che l'esercizio dell'alta e gelosa potestà di capo della corte era esercitata da chi non aveva nè autorità, nè prestigio, nè responsabilità, e non si aveva a chi ricorrere.

Per il rispetto che si deve ad un vecchio magistrato come il Casaburi, rifuggo di raccontare alla Camera aneddoti che non so se potrebbero suscitare maggiore ilarità o dolore.

**DE FELICE-GIUFFRIDA.** E non si è provveduto!

**APRILE.** Ma, come è evidente, che se un uomo diventa cieco non può fare più il pittore, così se un alto magistrato e capo-collegio, per una progressiva o improvvisa malattia, si trovasse nella constatata impossibilità di compiere la sua funzione, nessuno, e nemmeno lei, onorevole De Felice, potrebbe consentire che a lui, al suo inesistente o malsicuro giudizio, si continuassero ad affidare i più preziosi beni materiali e morali di milioni di cittadini.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Siamo d'accordo.

APRILE. Mi fa piacere sentire che siamo d'accordo. Ma allora quale è tra noi il dissenso?

DE FELICE-GIUFFRIDA. È il modo. L'ho detto.

APRILE. Ma qual modo? Il ministro ha usato dei riguardi all'uomo, ma ha operato con lodevole energia in difesa dell'amministrazione della giustizia, come era suo dovere. Qual modo?

DE FELICE-GIUFFRIDA. Il collocamento a riposo per telegrafo... (*Rumori*).

APRILE. Ma l'incidente a bordo della *Trinacria* è stato per sè insignificante; e in ogni caso non è stato menomamente influente in un provvedimento che era stato preparato da molto tempo prima e che ancora non è stato preso, se non altro perchè il ministro, senza il consenso dell'interessato, non lo poteva prendere. E non è serio, mi perdoni onorevole De Felice, che lei si ostini, davanti a dichiarazioni ineccepibili, a vedere un nesso inesistente tra fatti inesistenti, o grandemente ed artificialmente esagerati in un ambiente ignorante e plebeo, per dare risalto a profili giornalistici o a professioni politiche. È giocare di artificio col sofisma del *post hoc ergo propter hoc* per declamare scrupoli antimonarchici.

Del resto, a pranzo dal Re, il vecchio magistrato non fece altro che levare alto un pochino... la voce. E nessuno, proprio nessuno può ammettere che, per questo solo incidente, dacchè si è voluto chiamarlo così, e che non fu nemmeno rilevato da tutti i presenti, si potessero in un paese libero e savio, distruggere tanti anni di servizio e di carriera giudiziaria con un provvedimento non consentito dalla legge. E se questa credenza si fosse per un momento diffusa, dovere comune, onorevole De Felice, era quello di distruggerla: mira comune, onorevole De Felice, deve esser quella di proclamare sempre la verità, ma specialmente quando la verità serve di propaganda liberale, vale a dire quando essa scolpisce nella coscienza delle masse il senso del limite all'azione di un ministro ed alla garanzia di un magistrato.

Questa è opera educatrice che si risolve a beneficio di tutti i partiti, il vostro come il nostro, e non quella di seguire o di fomentare malsane passioni.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Anzi, domando al ministro se...

APRILE. E per conseguenza io dò lode

al ministro, nell'interesse dei cittadini onesti di due provincie, pel provvedimento che ha dichiarato di voler prendere al più presto, e mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di grazia e giustizia.

Del resto, se il povero Casaburi risanerà, non sarà felice di questo dibattito sul suo nome. (*Si ride*).

DE FELICE-GIUFFRIDA. Ce ne sono altri in condizione peggiore di Casaburi. (*Interruzioni — Commenti*).

ORLANDO, ministro di grazia e giustizia. L'onorevole De Felice, dunque, ha riconosciuto anzitutto che nessun nesso di alcun genere può affermarsi fra l'incidente, di cui si è parlato, e la mia decisione verso il commendatore Casaburi; e di ciò io son lieto, perchè sta qui tutta la distinzione.

Ma l'onorevole De Felice ha parlato nella sua interrogazione ed ha continuato a parlare nella sua risposta di un provvedimento, per giunta, telegrafico, contro il commendatore Casaburi.

Bisogna dire che la mia parola abbia avuto l'effetto di nascondere il mio pensiero. Io ho cominciato col dire all'onorevole De Felice: ella mi interroga su di un collocamento a riposo telegrafico del Casaburi ed il Casaburi non è stato collocato a riposo; anzi — ho soggiunto — nè in via telegrafica nè in via postale.

L'onorevole De Felice nel replicare mi dà ragione, bontà sua, ma si duole solo della forma telegrafica del collocamento a riposo; ma se collocamento a riposo non vi è stato! (*ilarità — Rumori — Interruzioni*).

DE FELICE-GIUFFRIDA. Lo sapete voi, per il primo, se è collocato a riposo. (*Dialogo fra il deputato De Felice e il deputato Aprile*).

PRESIDENTE. Onorevole De Felice, faccia il piacere di non interrompere. Onorevole Aprile, anche lei non interrompa e lascino parlare il ministro.

ORLANDO, ministro di grazia e giustizia. Quest'apparenza telegrafica è dipesa da questo. Io ho scritto, come ho già detto, al procuratore generale di Catania addì 8 aprile. Questi ha chiamato telegraficamente (qui entrò il telegramma) il figlio del Casaburi, che trovavasi a Napoli. Il figlio si è recato il 15 ed ha avuto il colloquio col padre e col procuratore generale il giorno 16 aprile, dopo l'incidente.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Proprio l'indomani?

ORLANDO, ministro di grazia e giustizia. E che cosa ci posso fare io? (*Viva ilarità*).

APRILE. Proprio la mattina dopo di quella sera dell'incidente! (*Interruzioni — Commenti*).

ORLANDO, *ministro di grazia e giustizia*. Il figlio del commendator Casaburi scriveva al procuratore generale: « Dopo la conferenza avuta con lei, io vado ad attuare il progetto di condurre domani stesso nostro padre a Napoli (vedete la cura di una partenza telegrafica in chi fu? funella famiglia), assicurandole che, ritornato egli in famiglia, lo indurremo a chiedere il collocamento a riposo ». E ciò fu fatto appunto, perchè non vollero dire al commendator Casaburi che doveva partire da Catania e recarsi a Napoli, per quelle ragioni. Che cosa volete che vi dica di più?

D'altronde, onorevole De Felice, poichè ella insiste nel dire che questo provvedimento fu preso perchè trattasi di un galantuomo e che io fui ingannato nelle informazioni assunte, mentre ella, invece, non ha avuto il coraggio di disconoscere che il commendator Casaburi era colpito da vera amnesia, sì da essere assolutamente impossibilitato a reggere quell'alto ufficio (*Interruzioni — Commenti*), io le dirò che certamente a Catania intorno al commendator Casaburi deve essersi formata una combriccola di gente (*Bravo! — Approvazioni*) che speculava sulla grave malattia del primo presidente. (*Benissimo!*) E mi duole che ella si sia fatta informare da questa gente interessata. (*Approvazioni vivissime — Applausi prolungati — Commenti — Conversazioni animate*),

### Svolgimento di proposte di legge di iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Essendo trascorsi i quaranta minuti assegnati allo svolgimento delle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno, il quale reca lo svolgimento della proposta di legge del deputato Landucci per la rinnovazione dei Consigli comunali e provinciali.

Ne dò lettura.

#### Proposta di legge del deputato Landucci.

##### Art. 1.

Quando per l'avvenuta rinnovazione totale d'un Consiglio comunale o provinciale, sia per scioglimento sia per difetto del numero dei consiglieri voluto dalla legge, le elezioni comunali e provinciali non abbiano più luogo nello stesso anno, la prima rinnovazione parziale del Consiglio comunale o del Consiglio provinciale sarà prorogata

d'un anno allo scopo, che le due elezioni ritornino ad aver luogo contemporaneamente.

##### Art. 2.

Il Governo del Re potrà per gravi motivi con un decreto reale prorogare l'applicazione della disposizione contenuta nell'articolo precedente alla seconda rinnovazione parziale.

L'onorevole Landucci ha facoltà di svolgere la sua proposta di legge.

LANDUCCI. Onorevoli colleghi: pochissime parole basteranno a dimostrare l'opportunità della proposta di legge che ho presentata: proposta modesta, è vero, ma che avrà molta importanza per alcune centinaia di comuni italiani; importanza morale, amministrativa e finanziaria.

Per la legge comunale e provinciale i Consigli comunali e provinciali si rinnovano ogni biennio, e per l'articolo 93 della legge stessa le elezioni hanno luogo contemporaneamente: provvida disposizione della nostra legge amministrativa! Senonchè i Consigli comunali e provinciali sono sottoposti a rinnovazioni straordinarie, parziali o generali. Non parlo delle parziali, perchè il nostro diritto amministrativo ha fatto in modo che nelle elezioni biennali non si alterino mai le regole consuete; ma si hanno anche elezioni generali straordinarie le quali avvengono per due motivi; vale a dire, secondo la parola della legge, per ragioni d'ordine pubblico o per inesecuzione de' propri obblighi, nonostante debiti richiami (casi che sono frequentissimi) ed in secondo luogo, quando il Consiglio, per dimissioni o per altre cause, abbia perduto oltre un terzo dei suoi membri, caso non infrequente.

Ora quando questo avviene, l'elezione dei consiglieri comunali ed alcune volte dei consiglieri provinciali può aver luogo nell'anno intermedio al biennio normale, sicchè la rinnovazione di quei Consigli per un terzo seguita perpetuamente ad avvenire anche nell'anno intermedio al biennio normale; ed allora vi sono comuni (ora se ne contano quasi 200) nei quali le elezioni amministrative non hanno più luogo secondo la regola generale stabilita dalla legge, vale a dire contemporaneamente ogni biennio, ma hanno luogo separatamente; in un anno le elezioni comunali e nell'altro quelle provinciali: e così si ha una disparità notevole

fra le condizioni di tutti gli altri comuni d'Italia e questi.

La disparità è grave, perchè l'agitazione elettorale si ripete ogni anno, mentre nella grande maggioranza dei comuni del regno è soltanto biennale e nessuno potrà sostenere che le agitazioni elettorali sieno desiderabili.

In secondo luogo la discordanza per la separazione delle elezioni comunali dalle elezioni provinciali è dannosa, perchè i due organi sono assolutamente legati tra loro, ed è opportuno che gli elettori contemporaneamente provvedano all'elezione dei consiglieri appartenenti all'uno ed all'altro consesso. Se infatti avviene che una maggioranza diversa da quella che appartiene ad un Consiglio venga ad eleggersi in un'altro Consiglio, questa maggioranza si trova evidentemente esautorata.

Vi è anche una notevole importanza finanziaria, perchè a tutti è noto che le elezioni costano non pochi denari; e voi, onorevoli colleghi, sapete meglio di me che queste spese sono tutt'altro che trascurabili e che possono salire, specialmente in comuni importanti, a parecchie migliaia di lire. Noi tutti siamo animati dal desiderio di ristorare le finanze degli enti locali; quindi non è da trascurare neppure questa considerazione.

Ora a me pare conveniente e corrispondente allo spirito ed alla lettera della legge, che questo stato di cose finisca. Il rimedio, purchè sia fatto con convenienti cautele, è semplicissimo; allontanando di un anno l'elezione dei consiglieri provinciali, ritornando al biennio normale, e ritornando alla contemporaneità delle elezioni che la legge comunale e provinciale, a mio modo di vedere, giustamente ha stabilito.

La opportunità di questo provvedimento è anche grande, dopo il recente parere del Consiglio di Stato (che mi pare giustissimo, che è stato approvato anche dal ministro dell'interno e che ora è norma generale) col quale quel consesso ha stabilito che i consiglieri comunali e provinciali, eletti straordinariamente, debbano stare in ufficio due anni completi. Questo parere è giusto ed è secondo lo spirito della legge. Ma questo fatto serve a togliere il mezzo, che finora si poteva spesso trovare, per riunire le elezioni comunali e provinciali, accorciando o aumentando opportunamente la permanenza in ufficio dei consiglieri ultimamente eletti. Ora non sarà più possibile e non rimarrà che ricorrere al provvedimento che io propongo.

Questa proposta raccomando alla benevolenza dei colleghi; e dichiaro, fin da ora, che sarò molto lieto ed onorato se essi vorranno prenderla in considerazione.

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

PRESIDENTE. Parli pure.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Facendo le consuete riserve circa il merito della proposta svolta testè dall'onorevole Landucci, consento che sia presa in considerazione.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dell'interno non si oppone che sia presa in considerazione questa proposta.

La metto a partito.

(*La Camera delibera di prendere in considerazione la proposta di legge del deputato Landucci*).

L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Chimenti ed altri per l'indennità ai deputati.

Ne dò lettura.

**Proposta di legge dei deputati Chimenti, Borghese, Capece-Minutolo, Curioni, Turco, Vicini.**

Art. 1.

« È assegnata a ciascun deputato che non percepisca alcuno stipendio sul bilancio dello Stato, e la cui elezione sia stata convalidata, una indennità giornaliera di lire trenta per seduta.

Il deputato dovrà apporre la propria firma di presenza nel registro che sarà tenuto presso l'ufficio di Presidenza dal principio sino alla fine della seduta.

Nei giorni di votazione per appello nominale, come prova di presenza alla seduta, vale la sola partecipazione al voto.

Art. 2.

Il deputato impiegato può optare tra lo stipendio di funzionario e la indennità.

Art. 3.

Il pagamento della indennità è eseguito ogni mese dal cassiere della Camera su mandato del Presidente.

Art. 4.

Ogni mese i questori comunicheranno alla Camera il numero delle assenze che il

deputato abbia fatto. L'assenza alla seduta non può essere giustificata nè per regolare congedo, nè per malattia.

Art. 5.

Il deputato al Parlamento nominato membro di Commissioni governative non potrà assumere l'ufficio se non gratuitamente.

L'onorevole Chimienti ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

CHIMIENTI. (*Segni di attenzione*) Onorevoli colleghi, incomincio col dichiarare che sarò brevissimo e terrò lo svolgimento nei limiti consentiti da un primo saggio di discussione circa l'importante argomento.

È inutile che ne ricordi l'importanza: importanza così per gli amici della riforma, che si aspettano da essa la fine di tutti i mali che travagliano la nostra vita politica, come per gli avversari che attendono pavidamente la distruzione d'ogni nostra buona consuetudine parlamentare.

Non mi dilungherò a parlare dell'istituto dell'indennità perchè la Camera conosce ampiamente la questione. Dichiaro però che sono lieto di parlare di un istituto che ha una venerata ed antica tradizione: perchè ho una grande diffidenza per tutto quello che si afferma come pura modernità.

L'istituto dell'indennità è antichissimo: l'ebbero le antiche rappresentanze di classe del medio evo, e fu solamente dopo la Rivoluzione francese che cominciò a farsi strada la corrente contraria all'istituto medesimo. Specialmente fu durante la Monarchia di Luglio che sorse quella letteratura contraria all'indennità parlamentare; letteratura che ha nutrito i nostri spiriti nella scuola, e che ancora forma la base di tutte le discussioni contrarie all'indennità medesima.

Non ho bisogno di ricordare alla Camera come la società contemporanea alla Monarchia di Luglio fosse una società ricca, sicura di sé, foderata di dottrine costituzionaliste, e gelosa del suo potere politico ed economico. Quasi tutta la letteratura contro l'indennità parlamentare è frutto di quell'epoca. Gli argomenti contro di essa sono ancora quelli di allora, per quanto rinverdi e messi a nuovo. Ad ogni modo quella letteratura, fatta di sentimento e di prevenzioni, esercitò una tirannia così incontrastata da dominare lo spirito di eminenti uomini di Stato.

La Camera sa come tra questi uomini di

Stato, ostili all'indennità parlamentare, noi avemmo il Cavour ed il Minghetti; ma specialmente il Cavour il quale ne prevedeva, come conseguenza la rovina della libertà e della costituzione politica, mostrando così uno spirito d'esagerazione quale non ebbe mai in tutta la sua carriera di eminente uomo di Stato. Solo il Rosmini si mantenne superiore a questo ambiente di prevenzioni e di diffidenze; e nella costituzione da lui ideata nel 1848, riconobbe, nell'articolo 59, la necessità di dare un'indennità ai deputati, soggiungendo, nei commenti, con logica materialista, ma onesta, che, soppresso il censo come condizione all'eleggibilità, era conseguenza necessaria il dare un'indennità al rappresentanti della Nazione.

Ad ogni modo, nonostante tante difficoltà, la indennità parlamentare ha fatto un lungo e rapido cammino.

È inutile che ricordi alla Camera come essa ormai sia diffusa in tutta l'Europa, meno l'Inghilterra, la Spagna, il Portogallo e l'Italia; in tutte le colonie inglesi; in tutti gli Stati dell'Unione americana, compresi i due rami del Parlamento del Congresso; e in tutti gli Stati dell'America del Sud, meno il Perù, il Cile e la Columbia.

Bisogna aggiungere poi che in alcuni di questi Stati, che non hanno accettato ancora l'indennità, con onesta logica, è stato conservato il censo per la eleggibilità, come per esempio nel Portogallo, nella Columbia e nel Perù.

In Italia anche, l'idea ha fatto un largo cammino. Abbiamo avuto un periodo di ostilità indicibile contro la indennità parlamentare, e fu precisamente contemporaneo, e ne è evidente la ragione, al periodo della formazione dell'unità d'Italia.

Quando tanti cittadini davano i loro averi e la loro vita per l'unità della patria, sembrava contaminare l'ufficio di rappresentante della nazione dando a questo ufficio una utilità patrimoniale qualsiasi. Fu questa la ispirazione nobilissima dei nostri maggiori uomini di Stato contemporanei alla formazione dell'unità d'Italia.

Tuttavia in Italia abbiamo avuto parecchie proposte di legge in favore dell'indennità.

Il collega Mazza, che fu uno degli ultimi proponenti di un simile disegno di legge, dette un preciso resoconto dei vari disegni di legge che si sono succeduti, che io qui non leggo.

Voglio solamente ricordare la tenacia con cui il Crispi, fino al 1882, si fece pa-

trocinatore in questa assemblea della indennità parlamentare.

Un brevissimo accenno al congegno che i proponenti dell'attuale disegno di legge presentano all'attenzione dell'assemblea. Debbo dichiarare prima di tutto che noi abbiamo in qualche modo mutato questo congegno.

Eravamo propensi all'assegno fisso, salvo la detrazione per il caso di assenza nei giorni di votazione nominale o di disegni di legge. Ma abbiamo mutato l'assegno fisso in gettone di presenza, e ne dico subito la ragione.

Tutti gli Stati che oggi hanno l'indennità, in grandissima maggioranza, l'hanno con assegno fisso; ma tutti o quasi tutti hanno cominciato col gettone di presenza.

La indennità ai deputati suscita ostacoli nella pubblica opinione, e chi legifera deve tener conto di questi ostacoli e cercare di rinforzarli il meno possibile.

Il gettone di presenza suscita meno diffidenza e meno intoppi. È pagata, ossia indennizzata la spesa per la presenza nella assemblea ed il servizio prestato ai lavori della Camera. Ciò è più facilmente accettabile.

Io però sono fermamente convinto che, cominciando col gettone di presenza, anche nel nostro paese dovrà finirsi con l'assegno fisso. Ad ogni modo dichiaro a nome mio e dei proponenti, che noi non teniamo ad alcuna delle modalità del disegno di legge stesso.

La discussione degli Uffici e della Camera, i lumi che da essa verranno, potranno chiarire quale sarà il miglior modo di applicare l'indennità, se la indennità dovrà applicarsi.

Tengo anche a fare una brevissima delucidazione del metodo che noi, affezionati alla introduzione della indennità parlamentare, terremo nella discussione qui dentro e nella discussione fuori.

Prima di tutto noi rinunziamo all'argomento della larga diffusione dell'istituto in tutto il mondo, perchè qualcuno, per facezia o per ingenuo ottimismo, potrebbe dire che siamo noi italiani che dobbiamo dare esempio agli altri, e non prendere esempio dagli stranieri.

Si potrebbe dire che noi italiani dobbiamo essere orgogliosi di avere mantenuta ancora la gratuità dell'ufficio di deputato, questo profumo squisito di verginità morale! E si potrebbe, se ci si crede, aver ragione!

Quindi noi rinunziamo in modo assoluto a questo argomento in favore dell'indennità, cioè all'argomento della sua larghissima diffusione in tutto il mondo.

Così noi non ci fermeremo molto a parlare di quel genere di avversari noti sotto il nome di quietisti; quelli cioè che confondono la pigrizia loro intellettuale con la pace del mondo: quelli che si sentono turbati ad ogni annunzio di novità e che offrono una resistenza tranquilla, ma ostinata e pertinace, ad ogni novità. Essi sono una vecchia conoscenza di quanti hanno lavorato, lavorano e lavoreranno per le riforme.

Bentham ha divulgato il loro linguaggio: è notissimo: i tempi non sono maturi: sono favorevole in teoria, ma sono contrario in pratica: vi sono questioni molto più importanti all'ordine del giorno per occuparsi di questa! (*Si ride*). E così tutto il vecchio arsenale degli argomenti che non discutono il merito delle riforme, ma le rimandano o le ritardano. Io credo che in questa Assemblea di questo genere di avversari non ne avremo; ma se li avremo, sapremo misurarci con essi a tempo opportuno.

Debbo bensì fare un piccolo cenno di un argomento forte contro la riforma; cioè l'esempio dell'Inghilterra. Il famoso « Così si fa in Inghilterra » è una frase che ha esercitato un incontrastato dominio nel campo della dottrina e nel campo della pratica costituzionale. Senonchè bisogna fare una osservazione preliminare: l'Inghilterra, che noi generalmente conosciamo, e di cui cerchiamo di imitare l'esempio, è l'Inghilterra come si presentava nel secolo decimottavo, ai primi studiosi del continente che la scoprirono, cioè un paese retto da una costituzione politica e giuridica, tutta, per virtù di leggi civili, amministrative e penali, nelle mani della proprietà fondiaria. I proprietari fondiari erano riusciti ad assicurarsi il dominio nei pubblici uffici; e per le ingenti spese che costava e costa l'elezione alla Camera dei Comuni, e per il divieto dell'indennità e per il censo della eleggibilità e per la quantità enorme di borghi elettorali, proprietà privata dei lords, la Camera dei Comuni aveva nel suo seno tutti proprietari fondiari o protetti di proprietari fondiari.

Ma, cessato, come è noto alla Camera, il periodo nel quale la proprietà fondiaria rappresentava quasi l'unico centro e l'unica fonte della ricchezza, venne quel movimento di idee e di coltura capitanato dal Bentham, che impose le note riforme radicali nelle

leggi civili, penali, amministrative, e politiche. Fu precisamente in quell'epoca che cominciò la campagna vivace, continua, persistente per l'indennità parlamentare, che, dopo quell'epoca, ha poi sempre ingigantito. Io non ricorderò come i cartisti avessero nel loro programma, tra le richieste più urgenti, la indennità parlamentare; non ricorderò le discussioni e l'agitazione nel paese; accennerò solo che nel periodo di venti anni furono presentati tre disegni di legge, nel 1886, nel 1890 e nel 1892, e sei mozioni.

La Camera dei comuni nel 1893 ordinò poi un'inchiesta per sapere come l'indennità fosse regolata in Europa e nelle Colonie. Questa inchiesta fu largamente discussa nel paese; e da allora incominciarono a venire sulla ribalta i veri difensori dell'indennità, tra cui primissimi Gladstone, lord Randolph Churchill e specialmente l'attuale primo ministro Campbell Bannerman che, nel discorso del maggio 1905, pose l'indennità come uno dei caposaldi del suo programma di governo.

Non ho bisogno di ricordare alla Camera la propaganda simpatica che fa per l'indennità John Morley, l'amico di Gladstone, il quale racconta nella « Vita di Gladstone » quale sarebbe stato il progetto caro al suo antico e venerato maestro, e che io ricorderò alla Camera solo come prova della profonda convinzione che il Gladstone aveva della necessità della riforma. Gladstone proponeva che ogni deputato facesse note alla Presidenza le sue condizioni finanziarie, e, che solo se avesse bisogno, gli fosse corrisposta l'indennità.

APRILE. Fu seppellita sotto il ridicolo.

CHIMIENTI. No, non fu proposta nemmeno, non fu mai presentata alla Camera; è una confidenza che fa Morley.

Ricordo ancora che il 7 marzo 1906 vi fu alla Camera dei comuni una vivissima discussione e la Camera votò, con 358 voti contro 110 il principio dell'indennità parlamentare. Io ho fede che in quel paese, ora che l'opinione pubblica è ben disposta, il primo ministro Campbell Bannerman manterrà la sua promessa.

Ho voluto dir ciò per venire alla conclusione che il classico argomento dell'avversione dell'Inghilterra contro l'indennità parlamentare non ha più il valore che aveva prima.

E vengo ad un altro genere di avversari, cioè ad un altro argomento fortissimo contro l'indennità; coloro, cioè, i quali davvero

temono che l'indennità possa abbassare la dignità del Parlamento, e specialmente del Parlamento italiano. Il problema non è quindi più generale, ma diventa specifico e si cimenta nelle concrete condizioni della vita italiana, su cui noi dobbiamo portare la nostra attenzione per vedere se davvero il nostro Paese sia un paese così eccezionale che quell'istituto, che presso alle altre nazioni non ha fatto danno, nel paese nostro potrebbe farne uno grandissimo alla nostra vita pubblica. Io riconosco subito che qui l'impresa è ardua, perchè non si tratta di combattere convinzioni o credenze, ma prevenzioni e pregiudizi. La ragione può cedere, ma il sentimento ricalceitra.

Si tratta qui di uno dei più difficili cimenti a cui l'eloquenza possa esporsi.

Dicono costoro, e lo dicono sinceramente, che l'ufficio di deputato in Italia non è alto nella pubblica estimazione: la bisogna elettorale, soggiungono, è esercitata oggi non dai migliori, nè dai più retti. Vorreste voi ora proprio in questo momento, aggiungere agli altri pericoli che travagliano la elezione a deputato, anche la corsa dello stipendio? Essi vedono già le candidature protesta non per una condanna, ma per la pietà che possono suscitare le condizioni economiche del candidato. Che dire poi del fenomeno gravissimo che potrebbe accadere in alcune regioni d'Italia, ove il deputato in carica rimarrebbe sempre fedele al Governo, se il Governo può dargli o togliergli il seggio di deputato e la indennità?

E così di seguito, continuano accalorandosi, ingrossando, magari, tutti i mali della vita pubblica italiana e mettendoli tutti sotto la luce sinistra delle indennità?

Io dichiaro, anche a nome dei colleghi proponenti, che noi riconosciamo che questi sono avversari temibili; temibili per la loro sincerità; temibili perchè essi paiono i difensori di un principio di alta moralità pubblica. Ed in Italia quando si pone una questione di pubblica moralità, è difficile mantenere il cervello a posto.

I timidi e gli incerti sono molto più contenti di mantenere la loro inerzia sotto la bandiera della moralità, che assumere rischi e responsabilità di sospetti.

Quando un interesse materiale è in giuoco in Italia, la difesa di codesto interesse materiale diventa ardua. Io ho pensato in questi casi a quanto diceva lo Stendhal: cioè che spesso accade di scambiare per uno specchio di cristallo uno specchio d'acqua!

Senonchè quando qualcuno più ardito

vi pone appena il piede la gente si persuade subito che quella è acqua e che con una buona spugna si può togliere ogni tentazione alla vanità dei passanti.

Davvero in Italia, appena si presenta una questione di moralità, tutti scappano e si chiudono in casa per paura dei contatti e nessuno più ragiona. Vien fatto di parafrasare le parole di Enrico Heine: « Iddio salvaci dal genio del male e... dai retori della pubblica moralità ». Perchè c'è una morale vera, ma c'è anche la morale professionale e retorica; e quando questa imperversa il senso della pubblica moralità diventa come una valanga impetuosa che travolge tutto e tutti, senza giustizia, senza misura!

In questi periodi di stupore e di smarrimento della pubblica coscienza, accade allo stesso uomo retto di domandarsi: sono io e fui sempre uomo onesto?

Io potrei raccontarvi molti episodi ingenui di questo stato dello spirito pubblico. Permettete che ne dica uno.

Era l'epoca della famosa Banca Romana. Io domandavo ad un mio nobile amico napoletano chi fosse un tal signore che conversava con lui di affari; chiesi: è un'industriale? — No. È un avvocato? — No. È un impiegato? — No, mi rispose seccato, è un galantuomo e vive di rendita! (*Ilarità — Commenti*).

Precisamente così: in certi periodi una sola forma di ricchezza si salva ed è quella della rendita fondiaria perchè è circondata dal rispetto della tradizione. E noi stessi non possiamo dire che qualche volta questi sentimenti di giudizi qualitativi circa gli interessi materiali non abbiano varcato le porte di questa assemblea.

Si forma come una specie di giudizio qualitativo dei vari interessi economici; una riproduzione inconscia sul terreno della politica, del classico dissidio tra la carne e lo spirito che intristì il Medio Evo e che la scolastica elevò all'onore di dottrina.

Nobili, santi sono gli interessi economici degli operai; rispettati, onesti quelli dei proprietari; tollerati ma vili quelli dei servitori dello Stato a cui si fa l'elemosina dello stipendio; spregevoli quelli degli industriali...

Io mi domando spesso se quando noi abbiamo difeso qui dentro gl'interessi dei vignaiuoli d'Italia non abbiamo fatta opera così onesta come avrebbero fatta i rappresentanti degli interessi e dei capitali im-

gati nelle tante industrie che onorano il nostro paese!

Ebbene, o signori, io credo che in questo ambiente artificiale di pregiudizi, si voglia costringere l'istituto della indennità parlamentare.

Solo voi che rappresentate una delle più alte assemblee del paese, voi che raccogliete nel vostro seno tanto tesoro di ingegno e di rettitudine, potete e dovete in questa occasione, dimostrare senza ipocrisie e senza paura quanto rispetto si debba agli interessi materiali della vita.

L'Italia non è un paese che non abbia una moralità pubblica al livello delle altre nazioni, nè manca di senso morale; solo si esso è un po' torpido e perciò qualche volta se ne compensa sprigionandosi come una valanga e travolgendo tutto, quasi per rifarsi del suo lungo silenzio; ma alla pubblica moralità, specialmente nella vita pubblica, bisogna dare un contenuto concreto, togliendo tutte le trincee dietro le quali possono rifugiarsi come in un alibi morale, quelli che tentano di trasgredirne i precetti.

Voi, assegnando la indennità ai rappresentanti politici, non fate che trarre la ultima illazione di quel principio che ha moralizzato tutte le funzioni pubbliche. I funzionari in Italia, come altrove, fanno il loro dovere perchè sono uomini retti e leali, ma lo fanno anche perchè sanno di essere pagati per ciò. Franklin diceva, difendendo l'indennità parlamentare: quando i membri del Parlamento andranno alla Camera e saranno pagati, sapranno di andarvi per compiere un dovere e non per godere un privilegio.

Il nostro ufficio non è meno di quello degli altri un ufficio pubblico; noi siamo membri di un organo dello Stato, con funzioni di Stato. È inutile sublimare il nostro ufficio con vecchi residui delle ideologie liberali, quando la realtà e la dottrina, con mirabile consenso, gli hanno assegnato la sua vera portata giuridico-costituzionale. Il corrispettivo in denaro ha rialzato il prestigio di tutte le pubbliche funzioni; il denaro ha una funzione etica superiore a tutte le elucubrazioni letterarie e sentimentali sulla morale.

Un gran progresso segnò nel diritto pubblico procedurale, il giorno in cui a Napoli e nel Piemonte furono dalla sapienza dei nostri antenati, abolite le sportule, e fu stabilito l'onorario per i magistrati!

Gli avversari dell'indennità parlamentare si esaltano a tal punto, che credono



solo dignitoso il nostro ufficio quando esso non è pagato. Qualche maligno potrebbe osservare che essi forse temono di avere, se pagati, la responsabilità e lo stimolo morale di far meglio e più diligentemente il loro dovere.

Il corrispettivo in danaro ha forse demoralizzato l'ufficio del Capo dello Stato, del magistrato, dello scienziato, dell'artista? Il nostro ufficio non è meno gravoso di quello degli altri. Lungo ed aspro è il cammino per arrivarvi; lungo ed aspro il servizio che si impone al deputato per rimanere degnamente qua dentro. Gli anni migliori della sua vita sono impiegati qua dentro, gli anni migliori e più utili per provvedere ai bisogni della sua tarda età e della sua famiglia; il lavoro è considerevole, quasi sempre gravoso ed ingrato. Ogni anno noi vediamo uomini di forte fibra fisica e di alta mente cedere sotto il peso dell'eccessivo lavoro; alcuni sono atterrati come querce dall'uragano, altri si ritraggono vinti. Qua dentro sono uomini che danno otto o dieci ore al giorno al lavoro parlamentare, lavoro attivo, mentale quanto altri mai. Alcuni di noi hanno bisogno di pagare chi li aiuti. Non vi parlo poi dei doveri e degli obblighi di carattere ufficiale e sociale a cui la permanenza nella capitale costringe anche i più restii, di cui è vanto e necessità di mantenere la modesta semplicità del loro ambiente natio.

L'aumento della popolazione che ha portato l'aumento delle attività individuali, il crescere del movimento commerciale, i mezzi di comunicazione più rapidi, i vincoli sempre più forti che si vanno sempre più stringendo fra le diverse regioni, sospingono i cittadini e gli elettori verso il deputato, ed aumentano il lavoro di questi.

L'ufficio di deputato, dunque, porta con sé necessariamente grande somma di lavoro, di spesa, e di responsabilità.

Tutti i membri elettivi delle assemblee sanno di avere diritto ad un compenso; ma temono la critica, fatta di lazzi e motteggi, di quell'opinione pubblica di terza o quarta mano che, appunto perchè vicina all'ambiente parlamentare ed al Governo, riesce più prepotente. Se il nostro ufficio non fosse elettivo, voi trovereste giusta non solo la modesta indennità che proponiamo ma anche una maggiore; invece la nostra origine è elettorale e si è ormai convenuto di considerarla in modo sospetto. La società moderna, la sua democrazia son pur figlie dell'elezione: e pure ne sospettano! Non si vide

mai, io penso, ingratitudine così nera verso la propria genitrice. Io non nego che vi siano casi di corruzione o atti di prepotenza da parte del Governo o dei candidati, ma se osserviamo obiettivamente le cose, sta in fatto che la maggioranza degli eletti deve il seggio qui dentro alla volontà ben decisa degli elettori. Se si trovano fuori di qua (e ve ne sono) uomini più degni, più colti, più abili di noi, non è colpa nostra se non si cimentano nella lotta. Vuol dire che non hanno le forti e rudi qualità che occorrono nella vita politica. Ad essi forse occorrerebbe una investitura per decreto reale! (*Benissimo!*)

Io dunque dico, e riepilogo, che il nostro ufficio è gravoso, alto e degno, perchè occorrono tempo, lavoro e titoli speciali per conquistarlo.

Il nostro titolo elettorale val ben quello di un concorso. *Tota res in suo esse perfectissima*, diceva il grande Spinoza. Ma io vedo sorridere i critici e gli scettici. Essi dicono a me, così ottimista: come va che questo ufficio così alto, così degno è così basso nella pubblica estimazione? (*Oh! oh!*) Io credo che qui convenga fare un po' di critica a questa leggenda. Donde, per quale via, come si manifesta questa pubblica disistima? Guardiamoci attorno. Vediamo qui uomini che portano gloriosi nomi del patriziato, a capo di considerevoli fortune, industriali arditi e forti, artisti, scienziati, professionisti; tutti chiarissimi. Essi non solo desiderano di entrare qui dentro ma entrati fanno ogni sforzo per rimanervi; può dunque supporre che siano più teneri della vanità del medaglino che della loro rispettabilità personale? Se i novellisti della pubblica disistima del Parlamento avessero ragione, noi dovremmo vedere i segni esterni delle loro affermazioni.

Per fortuna l'opinione pubblica non è quella che potrebbe apparire dalle facce di certuni o dalle querele di altri, nè dalla letteratura spicciola sulla nostra degenerazione politica, nè tanto meno dalle spensierate e gaie monellerie del giornalismo politico.

Tutto ciò alimenta, è vero, una manifestazione importante dell'arte: la *caricatura*, che specialmente nell'ambiente politico trova il suo nutrimento maggiore; se nonchè la caricatura ed il motteggio girano attorno alla vita politica di un paese, la allietano o la castigano qualche volta, ma non sono tutta quanta la realtà di quella vita.

Avrei finito il breve svolgimento della

nostra proposta di legge, ma voglio ripetere le parole pronunziate da un deputato estero nel suo Parlamento, chiudendo un suo discorso in favore dell'indennità. Egli, rivolgendosi ai colleghi che esercitavano la professione di avvocato, disse loro testualmente così: « Voi siete accusati di essere i più tenaci oppositori della riforma, voi sulle cui spalle pesa oggi l'immeritata accusa di essere, per il vantaggio sperato o ottenuto di clienti che a voi si affidano, un fattore di perturbamento dell'amministrazione della giustizia. Io, diceva quel deputato, ho sentito dire, specie negli ambienti operai, che per voi l'indennità costituirebbe un increscioso controllo della vostra diligenza nell'Assemblea. Hanno lasciato credere agli operai che la vostra classe è quella che più direttamente si avvantaggia della gratuità dell'ufficio. Non meritate nessuna delle due accuse. Ma voi avete il dovere di essere, della proposta riforma, i più validi e i più caldi sostenitori ».

Io che parlo in questo momento non applicherò ai miei colleghi esercenti l'avvocatura, in questa Assemblea, le parole del deputato che ho citato perchè non sarebbe il caso.

Ma debbo loro ricordare come essi rappresentino una delle classi più benemerite del progresso, della civiltà e del diritto. Debbo ricordare come si debba ai legisti se, per secoli e secoli, in Italia noi potremmo avere, così nel Mezzogiorno come nel Nord, le più importanti, le più gloriose riforme che essi, qualche volta da soli, hanno provocato ed hanno ottenuto, col rischio della loro vita, col pericolo della loro libertà, lottando contro la feudalità, contro le pretese del Papato, le tirannie dei signorotti, l'assolutismo di un solo. Essi debbono in questa Assemblea, ove sono numerosi e tutti valenti, diventare i sostenitori più caldi e tenaci di questa riforma.

Imperocchè essi, forse meglio degli altri, possono vedere i due lati importanti della riforma. Essa riceve la sua maggior forza da una aspirazione verso la giustizia, giustizia verso gli eletti, giustizia verso gli elettori.

Ed essi inoltre possono dimostrare quanto sofisma vi sia in quell'argomento di alcuni, i quali vorrebbero che l'indennità non fosse giudicata in sè e per sè, ma a condizione che essa guarisca di fatto tutti i mali che travagliano la nostra vita politica. Essi possono rispondere che un provvedimento di giustizia è per se solo necessario, in quanto toglie un privilegio, in quanto fa cessare

una ingiustizia. Chiedere ad un provvedimento di giustizia che modifichi, attenui, distrugga altri mali collaterali, non è che fare un puro sofisma; e ciò non è nè onesto, nè serio.

Come vedete, o signori, io non ho voluto intrattenervi con argomenti *pro* e *contra* l'indennità: io ho voluto solamente richiamare la vostra attenzione intorno all'istituto della gratuità dell'ufficio. Io credo che se in questa Camera ci iscrivessimo *pro* e *contra* l'indennità, potremmo discutere per un secolo senza intenderci mai. (*Commenti*).

Gli è che il terreno sarebbe retorico, perchè non poggiato sulla realtà. Noi non abbiamo esperienza dell'istituto nel nostro Paese, e l'argomento dell'esperienza degli altri deve essere rinunziato perchè accetto la posizione pessimista fatta dal Bismarck, il quale diceva: l'indennità parlamentare non ha fatto nè il male che si temeva, nè il bene che si profetizzava alla vita pubblica.

Io richiamo la vostra attenzione (e credo sia il terreno sul quale potremo, amici ed avversari, stare d'accordo senza ipocrisie e senza ambiguità) circa i vantaggi o i danni che arreca la gratuità dell'ufficio.

Io udirò con molto interesse parlare dei servizi che rende alla cosa pubblica oggi in Italia, nel secolo ventesimo, il privilegio della gratuità dell'ufficio di deputato. Intanto io accenno brevissimamente a tre danni che, secondo me, porta alla cosa pubblica la gratuità dell'ufficio.

Il primo è quello di limitare, di vincolare la scelta degli elettori, più di quello che la natura della cosa imponga e consenta.

Sir Campbell Bannerman nella discussione del 7 maggio 1906, diceva, alla Camera dei Comuni: « oggi gli elettori non chiedono al loro candidato: sei tu abbastanza leale per difendere gli interessi del paese; e sei tu preparato abbastanza per farlo con competenza? »

La domanda (diceva il primo ministro inglese) che implicitamente gli elettori fanno al loro candidato è questa: « hai tu i mezzi per fare le elezioni? Hai tanto quanto è bastevole per mantenerti a Londra? »

Io ripeto quello che diceva il primo ministro inglese nella discussione del 7 marzo 1906. Inoltre la gratuità dell'ufficio rende qualche volta impossibile la liberazione da alcune candidature, e le trasforma in vere e proprie investiture a vita.

Affine a questo primo danno, è l'altro, a mio credere, per cui non si consente ad

una classe che ha una grande efficacia nella vita sociale e politica del nostro paese, di avere qua dentro una rappresentanza adeguata a questa forza politica. Io alludo alla rappresentanza diretta della classe operaia. E accennando a questo argomento, o signori, io mi rivolgo particolarmente ai miei amici conservatori e più ai conservatori di sinistra che a quelli di destra e del centro. Considerate, vi prego, quanto di sincerità entrerà in questa Assemblea quando su questi banchi saranno in maggioranza rappresentanti della classe operaia.

Permettete che io ricordi a voi le parole di un nostro ex collega, che fu onore e lustro di quest'Assemblea, l'onorevole Di San Giuliano. Egli diceva ai suoi elettori di Catania parlando degli operai: « Io desidero ardentemente che molti di loro siano eletti a far parte della Camera dei deputati, dove con la loro presenza e con l'importante contributo delle loro cognizioni pratiche toglieranno alla rappresentanza nazionale il carattere di rappresentanza delle sole classi dirigenti... (*Commenti*).

*Una voce.* Chi ci credeva?

CHIMIANTI. «...ela metteranno in grado di non considerare la questione sociale nel solo interesse e dal solo punto di vista di queste.

« Gli operai stessi, a contatto della realtà, affileranno il loro senso pratico ed impareranno sempre più a diffidare delle panacee, e della retorica, ed a confidare pel miglioramento della loro sorte, nell'ordine, nella libertà, nel tempo e nel lavoro.

« È tanta la mia fiducia nel buon senso degli operai e nei benefici che le istituzioni trarrebbero dalla loro presenza alla Camera, che a facilitarla accetterei con piacere l'indennità ai deputati, la quale per sopramercato sopprimerebbe le circostanze attenuanti per gli affaristi, terrebbe più popolata la Camera e toglierebbe un'arma ai nemici delle istituzioni ».

Farei torto a voi, onorevoli colleghi, se non credessi che voi, come me, sapete che parlando di rappresentanza operaia non si parla sempre necessariamente di rappresentanza socialista. È tendenza, è vero, del socialismo, di fare rientrare nei suoi quadri tutto il movimento operaio; ma nei paesi più progrediti è visibile il contrasto fra il partito socialista e quello del lavoro. Io non ho bisogno di ricordare a voi come nella federazione australasiana abbiamo assistito a questo fenomeno interessante, di una lotta elettorale fra socialisti ed operai, ed

al fenomeno, più interessante ancora, di un Ministero composto di operai, di cui il presidente era operaio, che fu combattuto nell'assemblea solamente, e vivacemente, da socialisti. E non solamente nei paesi più progrediti questo fenomeno si è verificato, ma lo abbiamo visto chiarirsi nelle elezioni della Duma in Russia, dove il partito del lavoro ha tenuto a distinguersi nettamente dal partito socialista.

Io credo che voi consentirete con me come in Italia l'educazione delle classi operaie, per quanto lentamente, si vada facendo. Voi conoscerete, come me, dei tipi d'operai intelligenti ed attivi, a cui la dottrina socialista ha servito solamente come educazione morale e politica, non più di questo: essi vanno cercando la loro via per difendere i propri interessi, ora, che si è chiarita sempre più l'antitesi fra la politica del lavoro e la politica socialista. Onorevoli colleghi, io dico questo a voi perchè mi pare che uno dei caratteri fondamentali della presente legislatura sia stato il proposito determinato di contrastare nell'assemblea e nel paese l'influenza dei socialisti. Facendo ciò voi intendete di seguire le indicazioni delle classi dirigenti e gli interessi dei vostri colleghi elettorali. Ma questa ostilità verso il partito socialista può diventare una poderosa forza politica, quando voi mettiate in grado gli operai di venire qua dentro. (*Commenti*).

Voi sapete, meglio di me, che la politica delle elargizioni dall'alto da parte di un sovrano o di un corpo di ottimati, ha fatto il suo tempo. Fate che gli operai vengano qui dentro e collaborino con noi, che siano fattori di quella seconda fase della politica sociale, che non più deve limitarsi alla parte negativa di proteggere vecchi, donne e fanciulli, ma che deve chiamare, con contributo più positivo, in favore del fattore lavoro, tutti gli altri strumenti della produzione della ricchezza. Ed accenno ad un'altra ingiustizia (ed ho finito) che mi pare porti con sé la gratuità dell'ufficio.

La gratuità dell'ufficio di deputato consente quella specializzazione tecnica e quella competenza che occorrono solo a coloro che hanno la ventura, o per ricchezze personali, o per ragioni di ufficio, di rimanere in Roma. Nelle nostre maggiori Commissioni noi vediamo che gli uomini, che quasi tirannicamente hanno una preponderanza, sono quelli che hanno la possibilità di starsene a Roma. Ciò è naturale, perchè l'uomo politico si fa qui dentro, nell'aula, negli uf-

fici, e, più che nell'aula e negli uffici, nei corridoi.

Signori, senoi vediamo il ritorno, sempre o quasi sempre, — e sia pur meritato — degli stessi uomini al governo del paese con un ritmo che qualche volta può parere monotono, ciò si deve attribuire, credetelo, alla possibilità che questi hanno di poter essere sempre presenti nella capitale. Ma il danno maggiore, a mio credere, è quello di rendere amara e tormentosa la esistenza di alcuni rappresentanti politici, messi nel bivio o di rinunciare all'alta ambizione di servire il paese qui dentro, o di rimanere assediati tutti i giorni dai bisogni urgenti della vita.

Essi rimangono fieramente e dirittamente onesti fra mille tentazioni e mille suggestioni di ricchezza, e non ne menano vanto come accade spesso per quelli, che, avendo molte migliaia di lire di rendita hanno tutti gli agi di un'amabile virtù. E notate che la vita difficile, fatta a questi rappresentanti politici, è in ragione inversa della loro rettitudine e del loro leale attaccamento alla cosa pubblica.

Vi sentireste forti nella vostra coscienza di dire a costoro: uscite da qui e tornate quando abbiate un censo? E quando l'aveste detto, in nome di quali principi di utilità pubblica imporreste ad essi questo ineffabile sacrificio e privereste questa Assemblea dei suoi migliori elementi? Forse per mostrare loro la gratitudine di essere stati dal 1848 fino ad ora uno dei contributi, più rappresentativi della rettitudine di questa Assemblea? E se essi rimangono qua dentro, aspettando impavidi gli anni oscuri della loro vecchiaia, dite, vi prego, gli è forse perchè agli *sportmen*, ai dilettranti ed agli affaristi, il cui ingresso temete qua dentro, occorre l'olocausto innocente ostaggio di questi martiri della reputazione altrui?

Ed ora dovrei rivolgermi al presidente del Consiglio per quel fervorino di rito che ogni presentatore di una proposta di legge deve fare al capo del Governo.

Io credo che l'onorevole Giolitti, per temperamento, per cultura, per le sue origini, non possa essere contrario alla riforma dell'indennità parlamentare. Egli esce da una classe di cui ha le solide virtù, che conosce il sacrificio e lo sforzo dell'arrivare. Egli non può non intendere come, precisamente in questa classe, che si forma ed arriva con il lavoro, è riposta una delle maggiori speranze della vita pubblica italiana.

Ma io non voglio rivolgermi all'onore-

vole Giolitti e non voglio mettere in contraddizione i suoi doveri personali di capo del Governo con i suoi sentimenti intimi: mi rivolgo ad una cosa, che l'onorevole Giolitti ama più di sè stesso; a cui crede forse più che a sè stesso, alla sua maggioranza. (*Si ride*).

Di cotesta maggioranza si è detto molto male e molto bene.

Io riconosco, in questo momento in cui l'argomento mi porta ad essere un poco sincero, che questa maggioranza ha le sue benemerienze verso il paese!

Essa però deve avere il coraggio di fare un po' di sosta in quella via, per la quale pare quasi che essa stuzzichi con manicaretti il palato della democrazia, senza dare ad essa un nutrimento sano di riforme radicali. Io credo che la maggioranza scriverebbe una pagina meritoria se desse alla democrazia italiana questo strumento tecnico, effettivo, delle future riforme nell'interesse del maggior numero.

Onorevoli colleghi! liberata la nostra mente da tutti gli idoli del fóro e della piazza che anebbiano l'aspirazione onesta della democrazia italiana di sapere i suoi rappresentanti scelti senza la condizione implicita del censo, che la gratuità dell'ufficio fatalmente impone, e di saperli tutti ugualmente tranquilli della loro giornata, durante l'esercizio del loro mandato, noi proponenti vi preghiamo di onorare della vostra simpatica presa in considerazione questa proposta di legge.

Noi desideriamo che l'argomento venga questa volta in discussione davanti alla Camera, che la presentazione del disegno di legge per l'indennità non rimanga un bel gesto dei proponenti nè un vano sfogo di demagogia politica.

Se voi onorerete della vostra presa in considerazione la nostra proposta di legge, noi auguriamo con fede profonda e con coscienza sicura, che esso ritorni dinanzi a voi studiato, emendato, corretto dalla Commissione dei vostri Uffici, condannato forse anche, ma condannato qua dentro, dopo una lunga ed aperta discussione, nella quale la Camera ed il paese possano ascoltare, più che gli argomenti di quelli che la sostengono, gli argomenti e le ragioni di coloro che la contrastano. (*Vive approvazioni — Commenti*).

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

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Come ha ricordato l'onorevole Chimienti nel principio del suo discorso, si tratta di un argomento forse dei più discussi, di quelli che più largamente siano stati trattati dinanzi ai Parlamenti, ed intorno ai quali esiste una completa letteratura.

Quindi non entro nell'esame del merito della questione, perchè qui non ne sarebbe la sede. L'onorevole Chimienti ha osservato che vi sono due scuole: l'una, la quale crede che l'indennità ai deputati rimedi a tutti i mali del regime parlamentare; l'altra, la quale crede invece che essa sia addirittura la rovina morale del Parlamento.

Io non appartengo nè all'una nè all'altra. Non credo che l'indennità eleverà di molto il Parlamento dinanzi al paese, nè che il negarla lo deprima. Non mi pare, come l'onorevole Chimienti afferma, che il lavoro gratuito sia meno morale del lavoro retribuito: vi sono ragioni anche per sostenere la tesi contraria.

Io quindi non ho preconcelto alcuno, e per queste ragioni appunto desidero che la questione sia largamente studiata ed esaminata dal Parlamento stesso. A me sembra che, per risolverla, si debba tener conto soprattutto della opinione pubblica del nostro paese, e si debba vedere se questo crederà collocato più in alto nella sua stima il Parlamento quando avrà l'indennità, o con il sistema vigente. (*Bravo! — Approvazioni*). Ora il Parlamento, che è il vero e legittimo rappresentante della opinione pubblica nel paese, è il solo giudice competente a dire in qual senso l'opinione pubblica si manifesta, e quindi dichiaro che su questa questione, la quale interessa più direttamente la rappresentanza nazionale, mi rimetterò a ciò che la Camera crederà di deliberare. (*Bravo! — Approvazioni*).

Perciò consento pienamente che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Chimienti. (*Vivissime approvazioni — Commenti prolungati*).

PRESIDENTE. Il Governo consente che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Chimienti. La metto dunque a partito.

Chi l'approva si compiaccia di alzarsi.

(*La Camera delibera di prendere in considerazione la proposta di legge del deputato Chimienti*).

### Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Fani a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FANI, *relatore*. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Stato di previsione sulla spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1907-908 ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno richiederebbe la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge riguardante le modificazioni alla tabella annessa alla legge 2 luglio 1905, per il riscatto del Benadir. Ma io propongo alla Camera di rimettere questa votazione a quando sarà approvato per alzata e seduta il disegno di legge che ora è in discussione.

Se non vi sono dunque osservazioni in contrario, procederemo nell'ordine del giorno il quale reca: « Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per agevolare le comunicazioni coi capoluoghi di circondario e disposizioni relative alle ferrovie concesse alla industria privata, alle tramvie ed alle automobili in servizio pubblico ».

Bisogna ora passare alla discussione degli articoli.

Chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici se consenta che la discussione si faccia sul testo della Commissione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Acconsento, salvo a proporre emendamenti.

PRESIDENTE. Leggo dunque l'articolo primo:

#### Art. 1.

Per le sovvenzioni da accordarsi dallo Stato, nelle concessioni di ferrovie all'industria privata, destinate a congiungere capoluoghi di circondario od importanti ca-

poluoghi di distretto a linee ferroviarie esistenti, è stabilito uno speciale limite d'impegno che, dalla data di pubblicazione della presente legge a tutto l'esercizio 1908-1909, viene fissato in lire 2,500,000.

Le concessioni sono sempre fatte in conformità alle disposizioni del regio decreto 25 dicembre 1887, n. 5162 *bis*, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183, della legge 30 aprile 1899, n. 168, e dell'articolo 13 della legge 9 luglio 1905, n. 413.

Con regio decreto, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, saranno stabilite le norme per regolare la determinazione delle legali offerte prescritte dall'articolo 2 del citato regio decreto 25 dicembre 1887, avuto speciale riguardo alle condizioni finanziarie degli enti locali.

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Riccio.

RICCIO. Ho domandato di parlare per provocare dalla Commissione una spiegazione, della quale veramente non vi sarebbe bisogno, leggendo la relazione, ma che io chiedo perchè non nascano equivoci. Mi onoro di far parte anch'io della Commissione e ricordo che aggiungemmo l'ultimo capoverso all'articolo 1° per meglio regolare i rapporti tra gli enti locali, lo Stato e coloro che domandano le concessioni delle ferrovie.

Però vi sono in questo momento parecchie domande di concessioni completamente istruite, per le quali lo Stato ha fissato il suo contributo, che hanno avuto i pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato e per le quali gli enti locali hanno fissato anche i loro contributi: evidentemente a queste domande, completamente istruite e che aspettano una concessione, non si deve applicare il capoverso dell'articolo 1°, il quale fu introdotto solamente per disciplinare le norme per l'avvenire. Così fu deciso dalla Commissione e risulta dalla relazione; ma io vorrei intorno a ciò una parola rassicurante da parte del relatore e del ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Lucca su questo articolo 1° propone il seguente emendamento firmato anche dall'onorevole Silva:

« Nel primo comma alle parole: od importanti capoluoghi di distretto, *sostituire*: o capoluoghi di distretto ed importanti centri di popolazione e di traffico ».

L'onorevole Lucca ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

LUCCA. Nonostante le dichiarazioni bat-

tagliere dell'onorevole ministro di non volere accettare nessun emendamento, io insisto nel pregarlo di voler prendere in considerazione quello da me presentato e in parte modificato dall'onorevole Crespi, e prego di accettarlo per le considerazioni espresse ieri dall'onorevole ministro stesso nel confutare l'onorevole Calissano quando dichiarava che lo Stato, nel costruire le ferrovie, non deve guardare esclusivamente il suo tornaconto, obiettando che uno dei coefficienti nella costruzione delle ferrovie si è che lo Stato non sia in perdita.

Ora il voler stabilire come condizione, per poter costruire queste ferrovie, unicamente quella che allaccino capoluoghi di circondari, non è argomento tale che rassicuri che le ferrovie saranno proficue. Le ferrovie non sono fruttifere perchè trasportano dai comuni del circondario al capoluogo coloro che debbono andare alla sottoprefettura o all'ufficio delle ipoteche: le ferrovie sono utili quando trasportano dai centri di popolazione e di traffico passeggeri e merci alle ferrovie più vicine; quindi volere adottare come punto di partenza delle nuove ferrovie i capoluoghi di circondario, che noi conosciamo così poco conformi alle esigenze vere del nostro paese, mi pare che sia consacrare uno stato di cose che dovremmo invece riformare. Sono così artificiali, così fittizie le costituzioni dei capoluoghi di circondario, che parrebbe non abbiano altra ragione di essere che il fatto che là esiste una sottoprefettura; ma, come nel Mezzogiorno, taluni comuni hanno una popolazione superiore a tanti capoluoghi di circondario, così anche nel settentrione esistono comuni, che, pur non essendo capoluoghi di mandamento, come centri di industrie e di traffici sarebbero più di un capoluogo di circondario meritevoli di essere allacciati ad una ferrovia.

Ora, poichè diciamo sempre di voler svecchiare tutto ciò che risente di un sistema di burocrazia che s'infiltra sempre in tutta la nostra legislazione, dovremmo come legislatori far sì che le leggi non s'informino a convenzionalismi burocratici. Nei Ministeri quando si è detto: capoluogo di provincia, capoluogo di circondario, capoluogo di mandamento, si crede di aver dato la definizione del centro locale che merita speciali considerazioni; ma le ferrovie devono servire al traffico là dove il traffico esiste e quindi, perchè esso si moltiplichi, dobbiamo stabilire che non soltanto un comune perchè capoluogo di circondario goda

del privilegio di essere allacciato ad una ferrovia, ma che ne sia fornito anche un comune che, sebbene non capoluogo di circondario, pure ha grandi industrie e commerci. Capisco che nel modo proposto si farà più comoda la strada a chi vuole recarsi agli uffici governativi, ma non si agevola dall'altro lato la strada ai traffici che dai piccoli centri vogliono avviarsi verso le grandi arterie.

Quindi mi pare che non sia conforme non solo ai criteri di modernità convenzionale, ma anche a quelli di esigenze pratiche (criteri che dobbiamo seguire) il volere stabilire un privilegio, in materia di ferrovie, per l'ente amministrativo, anzi che per l'ente dove il traffico più si sviluppa. In ciò, vado più in là dell'onorevole Crespi. L'onorevole Crespi si contenterebbe che l'articolo fosse modificato aggiungendo ai capoluoghi di circondario i capoluoghi di mandamento. Ma io credo che ritorneremmo così nel difetto che vorrei correggere radicalmente. Noi, ripeto, non dobbiamo servirci dei capoluoghi amministrativi, che non hanno nessuna ragione pratica di essere, fuorchè la continuazione d'una tradizione convenzionale, per farne punti di partenza di mezzi di trasporto.

Quindi, prego l'onorevole ministro di tener conto di queste mie considerazioni. Comprenderei la sua esitanza nell'accettare emendamenti, qualora egli potesse trovare un'opposizione al suo disegno di legge, in quanto io domandassi maggiori stanziamenti; ma io dico invece: si mantenga lo stanziamento qual'è, e si modifichi solo la dicitura della legge, perchè abbiano facoltà di servirsi dei privilegi della legge tutti i comuni che rappresentino una forza viva nel commercio e nell'industria del nostro paese. Non mi dica che, accettando questa mia proposta verrà ad essere esaurito più sollecitamente il fondo che si è messo a disposizione. Noi non dobbiamo far leggi che stabiliscano somme in bilancio, e poi costituiscano tale imbarazzo, nell'esecuzione di esse, che quei fondi finiscano poi per andare a profitto di chi ne ha meno diritto. E ben venga la legge successiva a questa, che dovrà proporre il ministro, per essere esaurito completamente il fondo stabilito. Se si avesse ad applicare la teoria dell'onorevole Calissano, che lo Stato non debba trarre profitto materiale dalle ferrovie, noi avremmo sempre ottenuto un grandissimo vantaggio, quando questi fondi fossero esauriti: perchè si sa-

rebbe efficacemente provveduto al benessere economico del nostro paese.

Per ciò, pregherei l'onorevole ministro di non voler insistere in modo assoluto in quella forma rigida manifestata ieri, per quanto molto cortese: che la legge debba rimanere quale è, e che gli emendamenti debbano essere respinti.

Comprendo la tenacia nelle proprie idee del proponente una legge; ma, appunto chi ha questa tenacia deve avere tutto il rispetto per chi è tenace nelle idee opposte. Comprendo che, in una questione di carattere politico, il Ministero dica: la legge è questa; così deve essere approvata; altrimenti la ritiro. Ma, quando si tratta d'una legge tecnica, non credo che il Governo debba approfittare della sua condizione, per rendere (mi si consenta la brutalità della frase) completamente inutile la nostra funzione: perchè, se anche per una legge tecnica ci trovassimo di fronte al veto assoluto del rappresentante del Governo per qualsiasi emendamento...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Chi l'ha detto questo? Io non l'ho detto.

LUCCA. L'onorevole ministro ieri ha respinto l'emendamento Crespi...

GIANTURCO *ministro dei lavori pubblici*. Quell'emendamento ho dichiarato che non accettavo; non qualsiasi emendamento.

LUCCA. Tanto meglio. Sono felicissimo di avere esagerato: perchè ho avuto la fortuna di sentire la rettificazione di un apprezzamento che era stato così interpretato da tutti. Io le domando scusa di non avere interpretato esattamente il suo pensiero. Ma ella deve ringraziarmi, per averle procurato l'occasione di dare l'interpretazione autentica delle sue parole di ieri. Quindi, accolga senz'altro la buona proposta di accettare gli emendamenti che la Camera crederà utili. Anzi pregherò, con maggior fiducia di quella che avessi ieri, l'onorevole Presidente di porre a partito l'emendamento che ho avuto l'onore di presentare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Credaro.

Non essendo presente, perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavnagnari.

CAVAGNARI. Io mi sono iscritto a parlare su questo articolo 1, per dire il mio pensiero intorno al contenuto dell'articolo stesso, il quale contenuto fu già in prece-

denza commentato dal collega Lucca, alle cui considerazioni io mi verrò associando, e, se mi sarà lecito, cercherò di spingermi anche un poco più in là.

Dissi nella discussione generale, e ripeto, che non avevo avuto tempo di esaminare il complesso del disegno di legge, e che mi sarei riservato agli articoli.

Per quel poco esame che ne ho potuto fare, richiamandomi ai singoli articoli, ecco quali sarebbero le convinzioni che in me si formarono.

Io non mi sono saputo rendere ragione di questo primo articolo.

A me pare che per quanto è detto nella relazione del progetto ed in quella del collega Tedesco, che con questo progetto si estendono (e lodevole ne sarebbe il pensiero) i provvedimenti di sovvenzioni perchè tutti i centri importanti abbiano a fruire di questo beneficio, il quale, se risonda da una parte a vantaggio dell'economia pubblica, si rispecchia anche sotto forma di incassi verso il tesoro, dico dunque che se nei ragionamenti di indole generale questo principio fa capolino, allorchè lo vedo consegnato in articoli di legge mi pare si concreti in una specie di restrizione.

Onorevole ministro, voi ieri avete detto che questo progetto di legge nulla toglie e nulla falcidia ai progetti antecedenti, cioè a quelli che sono determinati dalle leggi che sono qui citate, e d'altra parte ciò è anche vero, perchè voi avete consegnato nell'articolo 4 (se bene mi appongo) qualche cosa che viene a complemento delle leggi precedenti, e che concerne il fondo dei tre milioni.

Ma questo che avete chiamato concetto di prelazione a favore dei capoluoghi di circondario e di distretto, come sono designati qui, da quale movente è stato determinato? Non me lo sono potuto spiegare, e sarò lieto se dalla vostra aurea bocca, così preziosa per sentenze, io ne potrò avere i lumi necessari.

TEDESCO, *relatore*. L'ha detto ieri.

CAVAGNARI. L'avrà detto, ma io non l'ho inteso. Io sono un po' duro di comprensione.

Io avrei capito se, invece di essere determinato esclusivamente dal concetto del sussidio e dallo eccitamento alla iniziativa privata, il Governo avesse detto: si tratta di congiungere capoluoghi di circondario e di distretto a ferrovie, a mandamenti od altro, ed il Governo procede di ufficio, direi, di sua

iniziativa, ossia con le costruzioni dirette; ma quando questa iniziativa è abbandonata ai privati e quando il solletico di questa iniziativa è determinato dall'interesse economico particolare, a che serve questa disposizione di legge?

Perchè non vi siete contentato di richiamarvi all'articolo primo della legge del 1889 con cui si dava forza di legge al regio decreto del 1887?

Forse quell'articolo escludeva questi capoluoghi di circondario e di distretto? No, onorevole ministro; era anzi più comprensivo.

Ed allora a che scopo questo diritto di prelazione?

Bastava che voi aveste consegnato l'aumento dei fondi: questo era l'importante; ma non dovevate creare un concetto di prelazione determinato, come diceva bene l'onorevole Lucca, da concetti burocratici. E per favorire che cosa? I capoluoghi di circondario e di distretto? Ma essi, non erano già beneficiati dall'articolo primo della legge del 1889?

Ed io mi permetterò di leggere quell'articolo, per ricordarlo a me stesso, non a voi che lo sapete a memoria. (*Si ride*).

Ora l'articolo dice: « È convertito in legge il regio decreto in data 25 dicembre 1887 ». E poi: All'articolo 3, è sostituito il seguente: (sentano, onorevoli colleghi e poi mi dicano se la legge odierna non rientra nella legge stessa con una falcidia!) La sovvenzione sarà accordata alle ferrovie da costruirsi a sezione normale o a sezione ridotta che congiungano tra loro o alla rete principale o ai porti del Regno, ampi e popolati territori, centri cospicui per industria o per ricchezza di prodotti agricoli, bacini minerali, regioni ancora prive di ferrovie, capoluoghi di circondario o di mandamento, comuni di frontiera, ovvero allaccino altre ferrovie già esistenti, sempre che le nuove ferrovie non facciano concorrenza diretta alla rete principale ».

Errore anche questo, perchè quest'ultima espressione taglia ogni iniziativa per tutte le linee che si potrebbero fare e che sono in concorrenza non alla rete principale, ma sono in concorrenza del benessere generale del paese.

Oh! sì! il Governo deve badare agli incassi! Tanto, di milioni ne abbiamo parecchi e ne profonderemo pur troppo anche senza corrispettivo.

Dunque tutto questo si rispecchia e rientra nel benessere progressivo del paese, il



quale sorride a quella primavera cui ha accennato ieri l'onorevole ministro; purchè non capiti una qualche nuova grandinata ferroviaria che venga a distruggere questi germi primaverili, cosa che non auguro, come è capitata poco fa al nostro paese!

Dunque, ripeto, tutto questo si risolverà in tanto benessere economico del nostro paese e non c'è più da badare a lesinare tanto intorno ai sussidi.

Ma torno all'argomento e dico: che male c'era se invece di escogitare questa nuova dicitura che ha falciato ed ha ristretto il dettato dell'articolo 1° della legge del 1889, perchè avete creato un fondo speciale di prelazione per questi due capoluoghi, come l'avete definito ieri onorevole ministro; se invece di creare, ripeto, un fondo con una destinazione speciale, che era già compresa nei termini generali della legge del 1889, vi foste limitato all'aumento del fondo?

Ora che cosa avete invece fatto? Supponiamo il caso che questi benedetti capoluoghi di circondario e di distretto non eccitino la iniziativa privata, avrete fatto opera inutile: andrà in economia questo denaro. Ma voi avrete fatto qualche cosa di meno bene, perchè il fondo destinato, il fondo che doveva aumentare la dotazione per i casi contemplati in quell'articolo, del quale ho dato lettura, non è stato aumentato, od almeno non potrebbe essere aumentato del fondo speciale destinato ai capoluoghi accennati che andrà invece in economia.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È stato aumentato.

CAVAGNARI. Ma io dico che i milioni consegnati nell'articolo primo del progetto che si discute li dovevate lasciare nelle disposizioni di ordine generale. Ciò avrei capito, perchè qui non si tratta di costruzioni dirette ma di costruzioni che vengono in seguito all'eccitamento fatto all'iniziativa privata.

E poichè questo eccitamento è già consegnato nelle precedenti leggi, l'opera vostra sarebbe stata sempre di progresso e di grande valore per lo sviluppo del paese se anche vi foste accontentati di proporre soltanto un aumento del fondo sino a 5 o 6 milioni od anche più, senza limitazioni o specificazioni nuove.

Ed ecco il motivo che mi ha determinato a parlare: ma io non ho presentato e non presenterò emendamenti anche perchè da qualche tempo a questa parte, in materia di opere pubbliche, nè influenza, nè esperienza parlamentare e pratica di vita am-

ministrativa riescono a far sentire nemmeno come eco lontana la voce del modesto vostro deputato contro le insufficienze dei vostri dipendenti. (*Commenti*).

Dunque non emendamenti e forse neanche la piccola protesta che si appalesa con la minaccia del voto negato. Io sono così tranquillo ed ispirato a tali sentimenti che perdono facilmente, onorevole ministro, anche gli errori che vengono commessi dai vostri dipendenti.

D'altronde comprendo che il Governo non può entrare direttamente in tutti i particolari e bisogna che anch'esso giuri un po' *in verba magistri*. Soltanto sarei lieto che qualche idea di quelle che ho esposte, come risultato di una lunga esperienza, venisse accolta.

Perchè anche noi, onorevole ministro, abbiamo lavorato molto nella nostra vita, e se non abbiamo tutta la necessaria versatilità dell'ingegno, anche noi abbiamo con la pazienza e con l'esperienza, conquistata quella parte di retto criterio, per cui avremmo avuto il diritto di lamentarci che non ci sia stata riserbata, almeno la legittima nella distribuzione del patrimonio intellettuale. (*Commenti e risa*).

Ma lasciamo queste considerazioni e torniamo all'articolo primo: io credo che anche voi riscontreterete questa disposizione un po' superflua: ma nel complesso delle disposizioni recate da questo disegno di legge concordo. Dirò che pur questa mattina ho letto tutte le relazioni fatte in proposito ai diversi disegni di legge che si susseguirono negli anni andati, quella del collega Tittoni, quella del compianto Saracco, del collega Chimirri, nonché il dotto e competente rapporto del collega Tedesco; dico questo non essendo sospetto di servo encomio: or bene, tutti questi lavori dicono: favorite la iniziativa privata perchè, oltre a risolvere il problema ferroviario, che per troppo tempo fu in mano dello Stato sotto forma di costruzioni dirette, sarà anche dall'iniziativa privata stessa assicurato il trionfo della maggiore convenienza e della maggiore utilità senza soverchia responsabilità del tesoro. Ho veduto, nelle diverse relazioni citate, esposta la ragione per la quale l'aumento dei sussidi si è venuto man mano accentuando: ho letto in proposito le considerazioni dell'onorevole Saracco, alla cui memoria mando un saluto; e ciò che dice nella già accennata relazione l'onorevole Tittoni: tutti d'accordo nel credere che se anche non si prendessero tasse dirette,

basterebbe quanto l'economia dello Stato si avvantaggia da questo fatto e sotto questo rapporto! Ricordo che anche il Genala diceva in un suo discorso del 1887 che, senza calcolare gli introiti diretti che lo Stato percepisce per mezzo degli artigli del fisco, lo Stato guadagna circa 2.000 lire a chilometro in queste concessioni. È vero, onorevole Tedesco? (*Segni di adesione del deputato Tedesco*).

Io dunque non m'inganno e ripeto che tutte queste considerazioni mi inducono ad approvare questo indirizzo.

Onorevole ministro, nel consegnarvi questa mia modesta approvazione, non domando altro guiderdone che la vostra benevolenza, che mi auguro almeno di raggiungere se non oggi in occasione delle prossime e più larghe discussioni. Non aggiungo altro.

PRESIDENTE. L'onorevole Crespi e altri hanno presentato a questo articolo il seguente emendamento:

« Nel comma 1° alle parole: od importanti capoluoghi di distretto, *aggiungere*: e di mandamento, e alle parole: a linee ferroviarie esistenti, *aggiungere*: o ad allacciare scali di vie acquee interne e banchine di porti marittimi non ancora raccordati.

« Crespi, Visocchi, Scorcjarini-Coppola, Caputi, Modestino, Spirito Beniamino, Leali, Spirito Francesco, Jatta, Benaglio, Roselli, Marghieri, Cuzzi, Falconi Gaetano, Lucchini Angelo, Medici, Rossi Gaetano, Marzotto, Credaro ».

L'onorevole Crespi ha dato ragione nella discussione generale di questo emendamento, così io credo che egli potrà dispensarsi dal parlare una seconda volta. Infatti egli ha parlato anche di questo argomento oltre aver passeggiato attraverso tutta la legge; credo di interpretare il suo sentimento.

CRESPI. Io non ho che ad associarmi alle ragioni esposte dall'onorevole Lucca, che in gran parte militano in favore del mio emendamento. Ma poichè ho presentato questo emendamento anche a nome di molti altri colleghi, che credo desiderino di parlare, così mi limito a dichiarare che mantengo l'emendamento stesso.

CREDARO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Seusi, è passato il suo turno.

CREDARO. È vero, è passato il mio turno, ma non debbo fare che una breve

dichiarazione. Mi associo alla proposta dell'onorevole Crespi perchè credo che la disposizione che si basa semplicemente sopra una divisione amministrativa di circondari e di distretti possa dar luogo a taluni inconvenienti ed a talune ingiustizie che si verificano anche per la questione delle strade di accesso alle stazioni, perchè vi sono capoluoghi di mandamento che per ragioni di ubicazione, di industrie o di strategia possono avere un'importanza molto maggiore che non altri capoluoghi di circondario e di distretto; credo quindi che l'emendamento presentato dall'onorevole Crespi e da altri colleghi risponda ad un concetto di giustizia e debba essere accolto dalla Camera.

PRESIDENTE. L'onorevole Scorcjarini-Coppola ha presentato i seguenti emendamenti:

*Sostituire all'ultimo comma il seguente:*

« Il Governo potrà accordare sovvenzioni per la costruzione ed esercizio delle ferrovie anche quando non intervengano da parte di Enti morali o di privati le offerte richieste dal regio decreto 25 dicembre 1887, numero 5162 bis, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183 ».

*Aggiungere per caso non venga approvato il precedente emendamento:*

« Non sono applicabili alle deliberazioni dei comuni e delle provincie che stabiliscono dei sussidi per la costruzione ed esercizio di ferrovie e tramvie le disposizioni dell'articolo 2 della legge 23 luglio 1894, n. 340, dell'articolo 284 della legge comunale e provinciale testo unico 1898; e dell'articolo 1 comma 4° e 5° della legge 15 luglio 1906, n. 383 ».

*Sia per caso che venga approvato il primo emendamento, sia per caso che lo stesso non venga approvato, e non sia approvato nemmeno il secondo, aggiungere in fine:*

« Al disposto dell'articolo 1 comma 4° e 5° della legge 15 luglio 1906, n. 383, potrà essere derogato in caso di evidente pubblica utilità per decreto reale su parere favorevole del Consiglio di Stato per le deliberazioni delle Provincie e Comuni che stabiliscono sussidi per le costruzioni di ferrovie e tramvie ».

La prego di svolgere tutti e tre questi emendamenti in una sola volta perchè non potrei darle la facoltà di parlare tre volte di seguito.

SCORCIARINI-COPPOLA. Sull'importante argomento dei sussidi da parte degli enti locali per le costruzioni ferroviarie

ho presentati questi tre emendamenti sui quali richiamo tutta l'attenzione degli onorevoli colleghi perchè non mi fo lecito, per quel sentimento di alta solidarietà di cui questa Camera ha dato sempre splendido esempio, di richiamare su di essi l'attenzione speciale degli onorevoli colleghi delle provincie del Mezzogiorno nell'interesse delle quali li ho principalmente presentati.

Le comunicazioni ferroviarie e tramviarie, come le condizioni economiche, le une all'altre intimamente legate, presentano una grandissima differenza tra le diverse provincie d'Italia e specialmente tra il Nord e il Sud.

E questa differenza, per quanto riguarda le comunicazioni ferroviarie e tramviarie, si può rappresentare ostensivamente e non occorre dedurla da cifre, da statistiche o da altre argomentazioni; basta volgere uno sguardo su una carta d'Italia in cui sieno segnate le ferrovie e le tramvie per averne un'impressione esatta.

Una quantità di cause intrinseche, e quindi inevitabili, hanno contribuito a stabilire questa differenza, ma vi sono state anche cause occasionali e provocate che l'hanno resa assai maggiore. Fra queste cause provocate, principale effetto ha avuto il modo uniforme come in questo campo ed in altri si è svolta la nostra legislazione.

Sotto la preoccupazione pur giusta del consolidamento unitario nazionale noi abbiamo fatto una legislazione uniforme, non tenendo conto delle diverse condizioni delle varie parti d'Italia; anzi abbiamo fatto di più e di peggio, poichè di tanto in tanto abbiamo messo all'esecuzione delle leggi condizioni che potevano venire soddisfatte in alcune regioni ma in altre non lo potevano con eguale facilità. E per quanto riguarda le comunicazioni ferroviarie e tramviarie sarebbe stato naturale tener conto della diversa densità della popolazione, della natura dei vari territori, pianeggianti, ondulati o montuosi, dell'esistenza di fiorenti industrie, dell'agricoltura progredita, della disponibilità diversa di capitali, della facile o della fiacca iniziativa, e sarebbe stato naturale adottare provvedimenti diversi a seconda della diversità di queste condizioni. Invece nulla abbiamo fatto di tutto questo. Solo con la legge del 1905 abbiamo portato i sussidi a lire 7,500 ed abbiamo consentito che ferrovie economiche si potessero stabilire sulle strade ordinarie, e solo con la legge per il Mezzogiorno abbiamo cominciato a concedere sussidi alle tramvie.

Con questa legge accordiamo fondi straordinari da concedersi all'industria privata per costruzione di ferrovie e stabiliamo agevolazioni; ma domando: vi sono per caso nella nostra legislazione disposizioni speciali cui sarà facile soddisfare in alcune provincie e difficile soddisfare in altre? Gli enti locali si trovano nelle medesime condizioni in tutte le provincie di potere darei sussidi prescritti dal decreto 1887 e legge 1889? A questa domanda in verità hanno già risposto la Commissione ed il ministro; ha risposto la Commissione, chiedendo quello stesso che io chiedo ora col mio emendamento; il ministro, riconoscendo questo grave inconveniente e consentendo di includere nell'articolo primo l'ultimo capoverso nel quale è detto che « con regio decreto, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, saranno stabilite le norme per la determinazione delle legali offerte prescritte dall'articolo 2 del citato regio decreto 25 dicembre 1887, avuto speciale riguardo alle condizioni finanziarie degli enti locali ».

Tralascio, considerata la mia incompetenza in proposito, dall'esaminare se la determinazione delle norme per la contribuzione dei sussidi da parte degli enti locali, possa essere fatta con decreto reale od occorra propriamente una legge. E in questo dubbio sono confermato dal fatto che si vide la necessità di trasformare il decreto del 25 dicembre 1887 nella legge del 30 giugno 1889. Ma io principalmente mi domando: questo concetto di stabilire norme, per effetto delle quali, caso per caso, venga determinato il concorso da parte degli enti locali, che in astratto appare giusto, è egualmente giusto in concreto? Non presenta esso inconvenienti? È di facile applicazione? Io non so quali potrebbero essere i criteri per stabilire queste norme. Ma m'immagino che si potrà tener conto della proprietà patrimoniale dei comuni, della gravità delle imposte, della entità dei debiti comunali. Ma quali si siano questi criteri, credo che saranno di difficile applicazione e forse non rispondenti allo scopo. Credo anche che si incorrerà in inconvenienti, incoraggiando cioè, in vista della domanda di una ferrovia, provincie e comuni ad aumentare imposte, ad accrescere debiti devolvendo quanto pure la loro condizione finanziaria avrebbe di disponibile per trovarsi nella condizione di far concorrere solamente lo Stato nella costruzione della ferrovia. Soprattutto però mi preoccupo di un inconveniente, ed è che,

nell'esame delle condizioni finanziarie ed economiche, il quale deve farsi comune per comune, ente per ente, si perderebbe tempo, così che ne verrebbe pregiudizio alle regioni rispettive.

Evidentemente in quelle provincie dove gli enti locali si trovano nella condizione di poter facilmente deliberare dei sussidii, le istruttorie saranno molto più facili che non in quelle altre regioni nelle quali gli enti locali non si trovano nelle condizioni di stabilire quei sussidii, o si trovano nella condizione di stabilirne in misura minore perchè tutte cotali condizioni dovranno essere esaminate per vedere se corrispondono alle norme che saranno stabilite da quel tale decreto.

Ma infine io devo rilevare, e mi permetto di richiamarvi principalmente la considerazione dell'onorevole ministro, mi permetto di rilevare una contraddizione, anzi una stridente contraddizione che risulterebbe nella nostra legislazione se rimanesse la disposizione della necessità da parte degli enti locali di dover stabilire dei sussidii per poter ottenere la sovvenzione dallo Stato e quindi la concessione delle ferrovie.

Con la legge del Mezzogiorno si è introdotto il principio di sovvenzionare le tranvie; con questa legge il concetto della sovvenzione, da parte dello Stato, delle tranvie, è ammesso in misura più larga e ne sono disciplinate le norme. Però tanto in quella legge quanto in questa non si stabilisce che per ottenere la sovvenzione per le tranvie occorre che precedentemente gli enti locali abbiano stabilito dei sussidii, ed intanto avverrà questo (ed è qui la stridente contraddizione) che mentre le tranvie, evidentemente, devono soddisfare a dei bisogni più ristretti e più locali, non hanno bisogno, per essere sovvenzionate dal Governo, che gli enti locali le sussidino; ed invece le ferrovie, che debbono rispondere a bisogni più generali e più estesi, perchè siano costruite hanno bisogno del concorso degli enti locali.

Per siffatte ragioni io spero che il ministro, la Commissione e la Camera unanimi, accoglieranno la proposta da me fatta, anche in considerazione che gli enti locali, specie nelle provincie meridionali, dovranno d'ora in poi preoccuparsi un po' più della viabilità ordinaria e dovranno un poco più occuparsi della viabilità rurale.

E con ciò io credo di aver dato ragione del primo emendamento, col quale domando che non sieno necessarie da parte degli enti morali, e dei privati le offerte richieste,

per avere la sovvenzione da parte del Governo.

Naturalmente se questo emendamento avesse la fortuna di essere accolto, il secondo emendamento non avrebbe ragione di essere. Perchè io in tanto propongo il secondo emendamento inquantochè, per effetto di una legge, sono obbligatori i concorsi da parte degli enti locali. Col secondo emendamento io vengo a proporre che appunto, qualora gli enti locali hanno la necessità di dovere deliberare dei sussidii perchè sieno ottenute le concessioni di ferrovie, alle deliberazioni dei sussidii da parte di questi enti locali non sieno applicabili le disposizioni dell'articolo 2 della legge 23 luglio 1894 e dell'articolo 4 e 5 della legge 15 luglio 1906.

La questione, già grave nella sua sostanza, che io ho trattata finora, in riguardo ai sussidii degli enti locali, diviene tanto più grave nella forma per effetto della nostra legislazione, la quale può essere ed è provvida per altri riguardi, ma crea delle difficoltà speciali nel caso in esame; perchè, quantunque quei sussidii siano voluti dalla legge del 1889, quantunque, diciamolo pure, corrispondano ad un bisogno odierno così urgente di aumentare le comunicazioni, tuttavia, agli effetti della legge comunale e provinciale, quelle spese sono considerate come facoltative, e perciò cadono sotto le disposizioni della legge del 23 luglio 1894 e dell'articolo 284 della legge comunale e provinciale testo unico del 1898.

E quelle deliberazioni vi sono necessariamente soggette perchè i comuni e le provincie non possono altrimenti assicurare i sussidii per un tempo così lungo, se non col mezzo della sovrimposta sopra i terreni e sopra i fabbricati.

E ben vero che a queste difficoltà della legge del '94 e dell'articolo 284 della legge comunale e provinciale si può derogare per effetto dell'articolo 38 della legge del 1896, nel quale è prevista la possibilità della revoca, mercè decreto reale, previo il parere del Consiglio di Stato, concorrendovi la utilità della linea.

Ma allora io dico: o il parere del Consiglio di Stato è in ogni caso, e non parrebbe che dovesse essere diversamente, poichè non si può ammettere il caso di ferrovie, che non siano utili alle rispettive regioni, e sempre uniformemente favorevole, e allora non vale ad altro, che ad intralciare il lavoro della nostra burocrazia, a cominciare dai comuni, per arrivare, attraverso

le prefetture e le sottoprefetture, ai Ministeri; o il parere può qualche volta non essere favorevole, e, in questo caso, le ferrovie non si potranno fare.

Ma ciò non è tutto. Per quanto riguarda le ferrovie meridionali, per effetto della legge del 1906 non vi sono solamente delle difficoltà, ma addirittura un ostacolo, assolutamente insormontabile, se non interviene una speciale disposizione di questa legge. Infatti con la legge del 1906 al comma 4 e 5 è stabilito che, senza eccezioni e rimanendo annullata qualunque disposizione in contrario, non si può elevare la sovrapposta oltre la media del quinquennio dal 1° gennaio 1902, quando siasi raggiunto il limite legale del 50 per cento. Non è quindi applicabile la deroga preveduta dall'articolo 38 della legge del '96, poichè non vi sono quasi comuni e provincie, che non abbiano raggiunto il limite legale. A questi comuni ed a queste provincie, per effetto della suddetta disposizione, non sarà possibile quindi ottenere l'approvazione delle deliberazioni, che stabiliscano dei sussidi per le ferrovie.

E quindi ne verrebbe assolutamente la necessità che, non potendosi stabilire da parte di quegli enti i sussidi a ferrovie o tramvie, nelle provincie meridionali non se ne potrebbero costruire. Per ciò presento l'ultimo emendamento, che io mantengo, qualora il secondo non venisse approvato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Masciantonio.

MASCIANTONIO. Mi pare giusta ed importante la domanda che ha fatto il collega Riccio sull'applicazione dell'aggiunta all'articolo primo di questo disegno di legge, aggiunta che è diventata oggi parte di un articolo a sè, in un emendamento concordato tra Commissione e Governo, e mi associo ed insisto, poichè non vedo più nell'aula l'onorevole Riccio, perchè il ministro e il relatore non dimentichino di dichiarare che l'aggiunta non debba riguardare assolutamente quelle domande di concessione, per le quali già esistono le offerte legali degli enti interessati e che furono già accettate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal Ministero del tesoro e dal Consiglio di Stato.

PRESIDENTE. Qual'è questa aggiunta, di cui ella parla?

MASCIANTONIO. Era un'aggiunta all'articolo primo, e che ora è diventata un articolo a sè.

PRESIDENTE. È l'articolo 1-bis, che è

costituito dal secondo comma dell'articolo ministeriale e dal terzo comma aggiunto dalla Commissione.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Comincio con dare subito il chiarimento, che è stato chiesto dagli onorevoli Masciantonio e Riccio.

Essi domandano se nel regolamento, che dovrà determinare la misura delle offerte legali, si terrà conto delle domande, la cui istruttoria è prossima a compiersi, si da non dare alla legge una virtù retroattiva. Se dovessimo seguire i principi vigenti sulla retroattività delle leggi, dovremmo riconoscere che, sino a quando non è fatta la concessione, il nuovo diritto potrebbe essere retroattivo. Ma qui non si tratta di tener conto dei principi legali; si tratta, invece, di tener conto delle circostanze concrete; ed io già ho mostrato di volerne tener conto, perchè anche nelle concessioni recentemente accordate, essendo l'istruttoria già da tempo compiuta, non ho imposto il nuovo capitolato, più rigoroso, ma ho consentito di adottare il capitolato che era in vigore al tempo in cui fu fatta l'istruttoria.

Ora di questo criterio di equità prometto all'onorevole Masciantonio, e per lui all'onorevole Riccio, che terrò conto quando sarà approvato il regolamento.

E vengo alla questione più grave, che è stata sollevata dall'onorevole Lucca e dall'onorevole Crespi, ai quali si sono associati gli onorevoli Credaro ed altri colleghi: quella, cioè, del fondo speciale per i capoluoghi di circondario. Mi permetta però l'onorevole Lucca che, per seguire un certo ordine in questa discussione, dia innanzi tutto una risposta al collega Scorciarini, il quale ha domandato l'abolizione delle offerte legali. Questa abolizione non la posso consentire, perchè le offerte legali sono garanzia della serietà della costruzione di una linea. Gli enti locali, che non fossero obbligati in alcun modo ad offrire qualche cosa al Governo per la concessione del sussidio chilometrico, potrebbero indursi, con leggerezza anche maggiore di quella, che si è avuta a deplorare tante volte, a domandare ferrovie assolutamente inutili.

Come diceva ieri all'onorevole Calissano, il Governo può, e talora deve non tener conto dei risultati economici immediati di una nuova linea, ma in nessun caso può incoraggiare i cattivi affari e le cattive ferrovie. È quindi necessario mante-

nere queste offerte legali, che costituiscono una prova della presunta utilità della linea richiesta. Ma qui l'obiezione si fa grave per le circostanze illustrate dall'onorevole Scorciarini, il quale ha osservato che, trattandosi di offerte legali, le quali non hanno carattere di spesa obbligatoria, molti comuni incontrerebbero difficoltà nelle leggi, le quali limitano le spese facoltative nei casi in cui si eccede in una certa misura la sovrimposta.

La considerazione dell'onorevole Scorciarini-Coppola è molto grave, ed egli vi insiste tanto, che nel dubbio di veder accettato il suo emendamento, ha formulato anche una proposta subordinata.

Ora io, che non posso accettare l'emendamento, accetto la domanda subordinata, d'accordo coll'onorevole ministro dell'interno. Consento, cioè, che, quando sia dimostrata chiaramente l'utilità della linea e vi sia il parere favorevole del Consiglio di Stato, con le deliberazioni delle provincie e dei comuni, che stabiliscono offerte legali, sia possibile derogare alle disposizioni concernenti le spese facoltative dei comuni e delle provincie.

L'accettazione di questa proposta dimostra all'amico Lucca che non ho mai inteso di limitare il diritto di emendamento, e che alla Camera non è mai venuto in mente ad alcuno di poter contrastare questo diritto. Dunque non è esatto che io abbia respinto qualsiasi emendamento: ne ho respinti alcuni, e mi dispiace che fra questi sia anche il suo.

Ieri, discutendo col collega Crespi di molti voti emessi nel convegno lombardo, dichiarai di consentire per alcuni nell'opinione espressa; era però perfettamente ozioso di accettare emendamenti già compresi nel testo di legge. Per altri, invece, ho dovuto dissentire, ed ho dichiarato di non poter accettare i relativi emendamenti.

Quali sono le ragioni del dissenso? Le dirò brevemente, poichè la materia è tale che basta prospettarla ad uomini esperti nelle cose della pubblica amministrazione perchè apparisca chiaro il buon fondamento della legge.

Come i colleghi sanno, in alcuni Stati il Governo stabilisce esso le linee ferroviarie da costruire. Allora vengono le società private, le quali, con diversi metodi (come per esempio, quello della garanzia d'interessi adottato in Francia) assumono la costruzione

di quelle linee, che il Governo ha già dichiarato utili nel pubblico interesse.

In Italia abbiamo seguito un sistema diverso: ci siamo rimessi, anche per la determinazione delle linee da costruire, alla industria privata. Una società, un privato, un costruttore, può chiedere la concessione della costruzione di una determinata linea, con la sovvenzione chilometrica.

Ora questo assoluto diritto d'iniziativa lasciato agli enti locali ed ai privati, produce nella pratica inconvenienti gravi, poichè la sovvenzione è concessa a chi arriva primo. Talvolta chi primo arriva è un intraprenditore di una linea di poca importanza; nondimeno prende il sussidio chilometrico; e si può così esaurire l'intero fondo. Accade allora che, presentandosi un concessionario di una linea più importante, non si hanno più i fondi necessari per concedere la sovvenzione.

Quale è stato adunque il concetto che mi ha determinato a presentare questo disegno di legge? Non già quello di impedire, onorevole Lucca, (e mi rivolgo anche agli altri colleghi) che possano essere allacciati con le ferrovie anche altri centri importanti, i quali siano in comunicazione con ferrovie, con fiumi, con laghi, ed abbiano altre ragioni di commercio e di sviluppo delle industrie; ma anzi di facilitare questi nuovi allacciamenti.

Ed invero, mentre il limite d'impegno per tutte le sovvenzioni chilometriche era sin qui di 500 mila lire annue, con questo disegno di legge la parte, che si lascia a queste ferrovie, esclusi i capoluoghi, ammonta a tre milioni in un triennio; di guisa che il limite d'impegno viene portato da 500 mila lire a un milione all'anno. Mi sembra così di facilitare a questi centri industriali, commerciali, agricoli, che pur non sono capoluoghi di circondario, la possibilità di collegarsi con le reti ferroviarie del Regno ad altri scali marittimi.

Come può dirsi dunque che con questa legge viene peggiorata la loro sorte?

Rispondo così all'onorevole Cavagnari, il quale mi ha minacciato un sesto o settimo discorso ferroviario.

CAVAGNARI. Non è una minaccia, ma un dovere!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ed io ascolterò con lieto animo, anche in altra occasione, o nella discussione del bilancio, o nella discussione sul riordinamento generale delle ferrovie, il suo discorso. Ma per ora gli dico che, ricordando la legge

dell'89, ha ommesso di notare come questo disegno di legge non abroghi la legge del 1889, ma la mantenga, ed anzi la integri dando i denari per attuarla in più larga misura.

Io, invero, non mi sono fermato ad una proclamazione di principi, ma ho trovato il denaro necessario per attuare l'articolo terzo; e quel limite d'impegno che prima era di 500 mila lire all'anno, ho voluto raddoppiarlo. Nè ho creduto opportuno di attenermi all'antico sistema dei limiti annui, sembrandomi ch'esso non dia modo di stabilire secondo un piano organico la costruzione delle ferrovie; ho preferito quindi provvedere per un triennio determinando il limite complessivo di tre milioni.

Dunque a che si riduce tutta la questione? Si riduce a questo: che, oltre ad incoraggiare con un fondo raddoppiato le linee, che possono servire ai piccoli centri agricoli e industriali, non ho dimenticato gli interessi sociali, amministrativi e politici, che si raccolgono nei capoluoghi di circondario. Nè posso consentire che questo sia un concetto solamente burocratico, come ha detto il mio amico, onorevole Lucca; anche a volere apprezzare il più parcamente possibile l'importanza degli uffici pubblici, là dove è la sede di una sottoprefettura o di un tribunale, dove talvolta è la conservatoria delle ipoteche, dove è la agenzia delle imposte, si costituisce necessariamente un nucleo di interessi, un movimento ed un centro di affari, che non può essere trascurato.

LUCCA. Lasciamo anche quella dizione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Perciò accanto al fondo generale ampliato, ho creato un fondo speciale pei capoluoghi.

Così facendo, non ho per nulla nociuto agli altri centri, la cui sorte invece è migliorata; ma ho voluto non dimenticare questo concetto, il quale, come notava il relatore, si ricollega a quella che è stata la politica ferroviaria italiana.

Mi auguro che si possano fare ulteriori passi ed essere anche più larghi in avvenire, ove se ne presenti la opportunità. Intanto è questo un passo lodevole, che spero meriterà il voto dei colleghi. Del resto, crede proprio il mio amico, onorevole Lucca, che una maggiore determinazione si avrebbe colla formula sua, la quale parla di importanti centri? Ma come si determina questa importanza? Andremmo evidentemente incontro al pericolo di criteri subbiettivi.

Abbiamo dunque un fondo generale di tre milioni, ed un fondo speciale. (*Interruzione del deputato Lucca*).

Che cosa domanderebbe l'onorevole Lucca? Che in questo fondo speciale entrassero anche i centri più importanti? Vi starebbero male gli uni e gli altri, perchè riuscirebbe insufficiente. E, ripeto, quali sarebbero poi i centri più importanti? Ciascuno riterrebbe tali i propri!

L'importanza dei capoluoghi di circondario, è, invece, puramente obiettiva, come ho avuto poc'anzi occasione di dichiarare. Ma, quando si parla in genere di importanti centri, si stabilisce un criterio talmente elastico che ognuno vorrebbe farlo valere per la ferrovia, a cui ha particolare interesse. Ora tutto ciò aprirebbe l'adito a sospetti, a difficoltà, che ogni uomo di Governo intende come non si possa assolutamente accettare un tale emendamento.

Tengasi per fermo che in base alla legge del 1889, la quale non è stata in nulla modificata, come ho dichiarato all'onorevole Cavagnari, anche altri centri potranno giovare del raddoppiato limite d'impegno proposto con questo disegno di legge. Ma da altra parte riconosciamo un valore reale a queste circoscrizioni amministrative, inquantochè se pure originariamente i capoluoghi di circondario non costituivano veri centri di attività economica, questi centri li abbiamo creati col tribunale, colla sottoprefettura, col comando di carabinieri e talvolta persino con presidii militari.

Prego quindi la Camera di accogliere il secondo emendamento dell'onorevole Scarciarini-Coppola, e di tener fermo, nel rimanente, l'articolo così come è stato proposto, mentre dichiaro fin d'ora che altri emendamenti accetterò; ed anzi ho già dato la prova della mia buona volontà, accettando il testo della Commissione, che ha emendato in molti punti il disegno ministeriale.

Veda, dunque, onorevole Lucca, quanto sia lontana dal pensiero mio quella tenacia di propositi, che sarebbe in questo caso caparbia. Accetto il monito che ella mi ha fatto: bisogna esser tenaci, ma rispettare anche la tenacia degli oppositori; ma questa volta, spero che, innanzi all'evidenza di queste ragioni, ella vorrà arrendersi.

LUCCA. Qui, ha quasi ragione!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Poichè dice che ho quasi ragione, faccia un passo avanti: dica che ho pienamente ragione, e voti il disegno di legge con animo sicuro.

Prego dunque la Camera di accettare il secondo emendamento dell'onorevole Lucca, e di approvare l'articolo nel suo antico testo. E dico nel suo antico testo, perchè la questione, cui accennava l'onorevole Ferraris, e per cui si preparava un testo concordato, potrà essere materia di coordinamento, trattandosi di coordinare l'articolo primo coll'articolo quarto.

PRESIDENTE. L'onorevole Crespi, all'emendamento sostitutivo dell'onorevole Lucca, propone di aggiungere le parole: *e di mandamento*. E poi, propone di aggiungere, dopo le parole: *a linee ferroviarie esistenti*, queste altre: *o ad allacciare scali di vie acquedotti interne e banchine di porti marittimi non ancora raccordati*.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non posso, per le medesime ragioni, che sono venute svolgendo, accettare queste aggiunte dell'onorevole Crespi: perchè, nel concetto mio, non si tratta di ledere i diritti di quei centri, che abbiano bisogno di essere allacciati alle banchine dei porti marittimi. Essi potranno giovare dei tre milioni di cui nell'articolo quarto.

Qui si tratta, lo ripeto, di un fondo speciale, creato perchè non accada, come altra volta è accaduto, di dover tenere sospese concessioni di ferrovie anche per capoluoghi di importanti circondari, sol perchè era stato raggiunto il limite massimo degli impegni.

#### Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Artom a venire alla tribuna per presentare una relazione.

ARTOM. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge concernente operazioni bancarie sui titoli emessi dai magazzini generali dello zolfo in Sicilia.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

#### Si riprende la discussione della legge sulle ferrovie, sulle tranvie e sugli automobili in servizio pubblico.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, vuol parlare?

TEDESCO, *relatore*. Dirò pochissime parole, perchè l'onorevole ministro ha già risposto in modo esauriente a tutti gli oratori.

Premetto una dichiarazione. Il relatore è stato chiamato e forse sarà chiamato altre volte in causa; ma egli, qui, è l'espressione del pensiero della Commissione. Siccome molte questioni sono state trattate nella Commissione, e si è deliberato quel che convenisse proporre, così non potrei accettare emendamenti sui quali non ho l'opportunità d'interpellare la Commissione.

Ma mi preme di dare una risposta agli amici Riccio e Masciantonio che hanno voluto fissare questo concetto: che fino a quando non sia pubblicato il regolamento che stabilisce le norme per le offerte legali degli enti locali, si continui a dar corso alle domande di concessione che sono mature per la stipulazione. Il ministro ha fatto dichiarazioni esplicite su questo punto; ed io non posso che associarmi a lui. Anzi, se egli mi permette, aggiungerò che, fino a quando non sia emanato il regolamento che stabilisca queste norme, non converrebbe tenere in sospenso le domande di concessione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non sospendo nulla.

TEDESCO, *relatore*. La questione sollevata dagli onorevoli Lucca, Cavagnari, Credaro e Crespi per l'aggiunta all'articolo 1, formò oggetto di lunga discussione in seno alla Commissione. Chi mi ha fatto l'onore di leggere la mia relazione, vorrà riconoscere che in quelle pagine la Commissione ha chiaramente trasfuso il suo pensiero, ed è questo: che, pur lodando il Governo di aver continuato nell'applicazione del criterio amministrativo per l'estensione delle ferrovie, tuttavia bisogna tener conto di centri che, sia per popolazione, sia per attività commerciale, hanno importanza anche maggiore di alcuni capoluoghi di circondario. Quindi, sul concetto che ha animato gli autori degli emendamenti, siamo tutti d'accordo, come è stato d'accordo il ministro, in via di massima. Ma l'articolo 1, in sostanza, ha una portata esclusivamente finanziaria, perchè con esso si è voluto stabilire un fondo speciale per i capoluoghi di circondario.

Ma tutti quei centri che offrono tali condizioni di commerci da richiedere la costruzione di una ferrovia, possono essere favoriti con le disponibilità del fondo autorizzato dall'articolo 4, fondo opportunamente aumentato.

E se mi fosse lecito di parlare, non come relatore, ma come deputato e come amico personale dell'onorevole Gianturco, gli vorrei rivolgere una preghiera, ed è questa:



che cioè l'emendamento presentato all'articolo 1 si trasportasse all'articolo 2.

Voci. C'è già.

TEDESCO, *relatore*. Ma io rivolgo la preghiera al ministro perchè l'accetti.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ne parleremo all'articolo 3 dove si parla di fondi, perchè non basta la buona volontà, occorrono i fondi.

TEDESCO, *relatore*. Ci intenderemo, ma credo che su questo punto dovremmo trovarci tutti d'accordo, tanto più che lo Stato accorda, è vero, dei sussidi per concessioni ferroviarie, ma d'altra parte, secondo i calcoli fatti dal Perazzi ed esattamente ricordati dall'onorevole Cavagnari, ha il beneficio di 2,000 lire a chilometro per imposte e tasse, per risparmi sui trasporti dei detenuti, delle truppe, di corrispondenze postali ecc. Ond'è che col favorire le concessioni ferroviarie nelle regioni che hanno bisogno di nuovi mezzi di comunicazione, non solo si rende un servizio all'economia nazionale, ma si restituisce al tesoro una parte di quanto esso dà in forma di sussidio chilometrico.

PRESIDENTE. Verremo ai voti e prima di tutto domando all'onorevole Lucca se insista nel suo emendamento.

LUCCA. Insisto, per procurare all'onorevole ministro la soddisfazione di vederlo respinto.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io non la desidero.

LUCCA. Siccome ho detto all'onorevole ministro che aveva quasi ragione, spiegherò questa mia riserva perchè anch'io, e credo sia d'accordo l'onorevole Crespi, più che per l'articolo primo, tenevo alla modificazione all'articolo 2, e per quella euritmia della legge che ci pareva necessaria, ho presentato l'emendamento all'articolo 1. Ma adesso che la nostra proposta è avvalorata anche da quella autorevolissima dell'onorevole relatore, io ho speranza di poter dimostrare all'onorevole ministro la necessità di mantenerlo nel secondo articolo.

E aderendo al desiderio dei colleghi ritiro l'emendamento, riservandomi di presentarlo all'articolo 2.

PRESIDENTE. Dunque lo mantiene o lo ritira?

LUCCA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Crespi?

CRESPI. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro che chiaramente ha affermato che alle ferrovie che possono essere necessarie per congiungere i capoluoghi di

mandamento alle banchine di porti marittimi non ancora raccordati soccorre la legge del 1889 e l'articolo 4, esplicitamente portato a tre milioni, non torna più conto a noi di arrischiare la votazione.

Invece noi manterremo l'emendamento all'articolo 2, perchè non solo è suffragato dalle dichiarazioni del relatore, ma anche dallo stesso onorevole ministro.

PRESIDENTE. Ne parleremo all'articolo 2.

Restano quindi ritirati gli emendamenti dell'onorevole Lucca e dell'onorevole Crespi.

L'onorevole ministro ha dichiarato di accettare l'ultimo emendamento dei tre che erano stati presentati dall'onorevole Scorticarini-Coppola, emendamento aggiuntivo. Leggo l'articolo 1 con l'emendamento aggiuntivo.

#### Art. 1.

Per le sovvenzioni da accordarsi dallo Stato, nelle concessioni di ferrovie all'industria privata, destinate a congiungere capoluoghi di circondario od importanti capoluoghi di distretto a linee ferroviarie esistenti, è stabilito uno speciale limite d'impegno che, dalla data di pubblicazione della presente legge a tutto l'esercizio 1908-909, viene fissato in lire 2,500,000.

Le concessioni sono sempre fatte in conformità alle disposizioni del regio decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183, della legge 30 aprile 1899, n. 168, e dell'articolo 13 della legge 9 luglio 1905, n. 413.

Con regio decreto, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, saranno stabilite le norme per regolare la determinazione delle legali offerte prescritte dall'articolo 2 del citato regio decreto 25 dicembre 1887, avuto speciale riguardo alle condizioni finanziarie degli enti locali.

Al disposto dell'articolo 1 comma 4° e 5° della legge 15 luglio 1906, n. 383, potrà essere derogato in caso di evidente pubblica utilità per decreto reale su parere favorevole del Consiglio di Stato per le deliberazioni delle Province e Comuni che stabiliscono sussidi per le costruzioni di ferrovie e tramvie.

(È approvato).

#### Art. 2.

Per la costruzione e l'esercizio di tramvie destinate a congiungere capoluoghi di circondario od importanti capoluoghi di distretto a stazioni ferroviarie prossime o di

più conveniente accesso, il Governo del Re è autorizzato a concedere sovvenzioni annue sino a lire 1,500 per chilometro, e per un termine non maggiore di 30 anni, con le norme stabilite negli articoli 47 e 49 della legge 15 luglio 1906, n. 383.

Sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato la sovvenzione annua può essere elevata sino a lire 2,000 a chilometro, quando le tramvie attraversino regioni montuose ed occorranò notevoli spese d'esercizio.

A questo articolo l'onorevole Lucca ha presentato i due seguenti emendamenti:

*Nel 1° comma alle parole:* od importanti capoluoghi di distretto, *sostituire:* o capoluoghi di distretti od importanti centri di popolazione e di traffico.

*Aggiungere in fine:* Le disposizioni del presente articolo possono essere applicate per le sovvenzioni di cui all'articolo 46 della legge 15 luglio 1906, n. 383.

L'onorevole Lucca ha facoltà di parlare. Lo prego di svolgere tutti e due gli emendamenti.

LUCCA. Il primo emendamento non ha più bisogno di svolgimento, perchè non c'è che da ripetere tutto quello che ho detto ed in aggiunta prendere atto di quello che ha detto l'onorevole relatore.

Per il secondo credo che l'onorevole ministro ne comprenderà l'opportunità, non ioss'altro che per provocare da parte sua dichiarazioni che snebbino un equivoco che a me ha fatto impressione.

E da poco che abbiamo votato la legge che si dice del Mezzogiorno, ove agli articoli 45 e 46 sono disposizioni che si riferiscono appunto alla costruzione delle tramvie sulle strade e sui tratturi. Ora pare che sia una dissonanza tra ciò che è proposto con quella legge e ciò che si propone con questa, a parte la questione della cifra, perchè se il Governo crede che per costruire delle tramvie sia necessario un sussidio corrispondente a lire 1,500 ed eventualmente a lire 2,000, ci sarebbe ragione di chiedere perchè colla legge del Mezzogiorno il sussidio chilometrico si è limitato a 1,000 lire: o le 1,000 lire sono sufficienti e sarebbe inutile aver portato la cifra a 1,500 o 2,000 nelle stesse condizioni; o sono necessarie le 1,500 o le 2,000 ed allora bisogna accrescere il sussidio portato dalla legge del Mezzogiorno.

A parte la antinomia che ci può essere tra due leggi che si susseguono a distanza di pochi mesi, e per cui parrebbe che una modifichi l'altra, se la modificazione portata

dalla seconda legge può recare giovamento alla prima, io non comprendo perchè, se un errore si è voluto correggere, non si dica che le disposizioni di questo articolo di legge sono applicabili anche alle sovvenzioni di cui si parla nella legge per il Mezzogiorno. Perchè non si comprenderebbe proprio che nelle stesse condizioni ci potessero essere tramvie le quali dovessero meritare un sussidio minore, mentre effettivamente potrebbero corrispondere ad un interesse maggiore.

Ed io credo che, visto che non si tratta di aumentare il fondo del milione stabilito nella legge n. 383 (e lo farebbe credere questa correzione del disegno di legge per cui si credono insufficienti le 1,000 lire come sussidio) è meglio spendere il milione per fare qualche centinaio di chilometri di meno di tramvie ma farle col sussidio di 1,500 lire, farle effettivamente. Quindi è indispensabile, nell'interesse della legge del Mezzogiorno, che questo aumento possa essere applicato anche a quelle regioni dove, bisogna riconoscerlo, è maggiormente necessario che il Governo si interessi per dare incremento alla pubblica viabilità.

Quindi io raccomando all'onorevole ministro il primo emendamento, perchè ritengo che a quello ormai abbiamo acquistato diritto, anche per il sacrificio che abbiamo fatto dell'emendamento all'altro articolo; ed allora mi permetterà il ministro di compiacermi e con lui e per me e di potere aggiungere, a quella mezza ragione che ha dato momenti sono, che non ha soltanto ragione, ma che avrà migliorato essenzialmente questo disegno di legge. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Un altro emendamento è stato presentato a questo articolo 2 dagli onorevoli Crespi, Visocchi ed altri e cioè:

*Fare le stesse aggiunte come all'articolo 1 e cioè dicasi:*

Per la costruzione di tramvie destinate a congiungere capoluoghi di circondario od importanti capoluoghi di distretto o di mandamento a stazioni ferroviarie prossime o di più conveniente accesso, o ad allacciare scali di vie acquee interne e banchine di porti marittimi non ancora raccordati, il Governo del Re, ecc.

Crespi, Visocchi, Scorciarini-Coppola, Caputi, Modestino, Spirito Beniamino, Leali, Spirito Francesco, Jatta, Benaglio, Roselli, Marghieri, Cuzzi, Falconi Gaetano, Lucchini Angelo, Medici, Rossi Gaetano, Marzotto, Manfredi.

L'onorevole Crespi ha facoltà di svolgere questo emendamento.

CRESPI. L'onorevole ministro ha posto ieri in giusto rilievo che i capoluoghi di mandamento nella maggior parte dei casi debbono essere collegati con tranvie piuttosto che con ferrovie, e con ciò è venuto a dare ragione nella sostanza all'emendamento che io ho avuto l'onore di presentare in unione ad altri venti colleghi. Oggi il relatore onorevole Tedesco unisce la sua preghiera alla nostra perchè l'onorevole ministro accetti questo emendamento, contro il quale non valgono le ragioni portate contro l'emendamento all'articolo primo, ragioni che ci hanno fatto impressione e che ci hanno indotti a ritirare l'emendamento stesso. Le tranvie non sono sovvenzionate che nel modo determinato dall'articolo 2; per esse non v'ha un fondo speciale come per le ferrovie: non c'è un articolo 4 nella legge che contempra anche le tranvie, ma esse sono lasciate completamente a sè.

E poichè ieri io ho dimostrato, e l'onorevole ministro ha ammesso, che vi sono molti capoluoghi di mandamento che hanno altrettanta od anche maggiore importanza di alcuni capoluoghi di circondario e più ancora di alcuni capoluoghi di distretto, pare a me che se vogliamo fare veramente una buona legge, che non resti per una certa parte inapplicabile, debbasi accettare il concetto del nostro emendamento e concedere la sovvenzione anche nel caso di tranvie che congiungono i capoluoghi di mandamento, e poi ancora che per le stesse ragioni possano essere date sovvenzioni a tramvie le quali congiungono le vie acquee interne e le banchine di porti marittimi non ancora raccordate. Ed anche in ciò noi ci rimettiamo alle dichiarazioni stesse del ministro, che appunto ha riconosciuto l'importanza della navigazione fluviale presentando un apposito disegno di legge. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Turco ha presentato un'aggiunta a questo articolo:

*Alle parole:* di più conveniente accesso, aggiungere: oppure destinate ad unire due linee ferroviarie.

Ha facoltà di parlare.

TURCO. La mia proposta si giustifica assai facilmente. Se la tendenza inaugurata nella legge del Mezzogiorno deve essere praticamente ampliata nell'attuale disegno di legge, tendenza ad equiparare le condizioni delle tranvie a quelle delle ferrovie, con-

cedendo anche alle prime lo stesso trattamento di favore, io mi permetto di richiamare l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro sulla necessità di adottare un sicuro criterio per potere accordare a determinate tranvie lo stesso trattamento di favore già sanzionato per determinate ferrovie. Già nella legge del 1906 fu stabilito che le ferrovie nuove destinate a congiungere due linee litoranee debbano godere di un sussidio di favore. Io domando: perchè nelle stesse condizioni, e quando hanno lo stesso fine di congiungere due linee ferroviarie, perchè le tranvie non dovrebbero essere trattate con lo stesso criterio di preferenza? Gli egregi colleghi che presentarono altri emendamenti si sono preoccupati di secondare gli interessi dei diversi mandamenti e di altri importanti luoghi favoriti da circostanze speciali per essere attaccati ad una ferrovia. Io faccio un passo innanzi e dico: se una tranvia, oltre agli interessi locali, viene anche a favorire gli interessi di una zona più vasta, allacciando fra loro due linee ferroviarie, perchè questa condizione, che si slarga dall'interesse puramente locale ed entra nell'interesse generale, non deve valere per le tranvie come è valse per le ferrovie? Io chiedo adunque che alle tranvie sia fatto lo stesso trattamento stabilito per le ferrovie quando si tratti di unire con la tranvia due linee ferroviarie già esistenti. Io voglio augurarmi che l'onorevole ministro comprenda tutta l'importanza della mia modesta proposta e voglia benevolmente accoglierla. *(Bene!)*

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

GIAN TURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Voglio dimostrare subito col fatto all'onorevole Lucca che non sono restio ad accettare quegli emendamenti, che appaiono conformi ai fini della legge ed alle buone norme amministrative.

Egli ha notato poco innanzi che vi è una contraddizione fra questa legge e quella del Mezzogiorno; perchè quest'ultima stabilisce un limite massimo di sovvenzione in lire 1,000, mentre nella legge, che ora discutiamo, tale limite massimo è elevato a lire 1,500. Ciò dimostra, dice l'onorevole Lucca, che si è visto come non sia possibile costruire linee tranviarie con la sovvenzione di sole 1,000 lire.

Perciò ha proposto un emendamento, col quale verrebbe elevato il limite massimo; e dico limite massimo perchè se una tranvia potesse farsi con una sovvenzione minore,

si concederà, naturalmente, una somma minore. Trovo giuste le osservazioni fatte dall'onorevole Lucca, e ne accetto l'emendamento, che è concepito nei seguenti termini:

« Le disposizioni del presente articolo possono essere applicate per le sovvenzioni di cui all'articolo 46 della legge 15 luglio 1906, n. 383 ».

Chiarito, dunque, che potranno anche quelle sovvenzioni raggiungere il limite massimo delle 1,500 e delle 2,000 lire, dichiaro all'onorevole Turco che non mi sembra necessaria la sua aggiunta nell'interesse del Mezzogiorno; perchè la legge per il Mezzogiorno contiene un articolo, il 48, che soddisfa il suo desiderio. Infatti l'articolo 48 dice così:

« Fra due o più domande riguardanti una stessa regione (si parla delle tranvie) sarà data la preferenza a quella avente per oggetto linee o tronchi, che si completino fra loro, formando una rete tranviaria che serva a congiungere o collegare altre reti o servano a collegare ferrovie esistenti ».

Dunque il desiderio dell'onorevole Turco è già soddisfatto per ciò che si riferisce alle provincie meridionali.

CRESPI. E per il resto ?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Vengo al resto, onorevole Crespi. Mi dispiace di non aver potuto mettere per ultima la proposta più dolce invece di quella più amara.

Quando si sono stabiliti i fondi per queste tranvie, non si è proceduto a caso; come era naturale, si sono fatti calcoli e ricerche per vedere quali avrebbero potuto essere le tranvie, di cui probabilmente si sarebbe domandata la concessione; e in tale occasione sono stati interrogati gli uffici locali sulle condizioni di ciascun capoluogo.

Su questa base si sono stabiliti i fondi occorrenti: 150 mila lire per l'esercizio 1906-1907, e 300 mila lire per ciascuno degli esercizi 1907-908, 1908-909; ed in quanto agli esercizi successivi si dice che si provvederà nei limiti delle assegnazioni votate.

Ora io domando ai proponenti, che hanno senso pratico ed esperienza di governo, se sia possibile che questa torta, la quale deve servire a sfamare pochi, possa sfamare i molti. Abbiamo una somma limitata e proporzionata ai bisogni, che sono stati accertati in seguito alle indagini fatte. Se per poco ammettiamo al banchetto, purtroppo non lauto, tante regioni e tanti piccoli cen-

tri, che pure avrebbero bisogno di essere aiutati, gli stanziamenti non saranno più sufficienti. E non so neppure a quanto potrebbe salire la spesa, perchè non ho dati precisi; ora in siffatta materia non è possibile provvedere senza avere dati, che mettano me e la Camera in condizione di giudicare serenamente delle conseguenze finanziarie dei provvedimenti stessi.

L'onorevole relatore, che è stato mio predecessore, si renderà certamente conto di queste difficoltà, e comprenderà in quali condizioni si troverebbe un ministro dei lavori pubblici, quando fossero accettate formule ampie e indeterminate come quelle proposte dagli onorevoli Crespi e Lucca.

TEDESCO, *relatore*. Domanderebbe un aumento di fondi.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domanderebbe un aumento di fondi? Non credo sia buon metodo quello di promettere senza essere sicuri di poter mantenere. Bisognerebbe che in questo momento io fossi in condizione di poter dire qual somma occorrerebbe, e potessi proporre alla Camera che, invece di stanziare le 150 e le 300 mila lire, stanziasse, ad esempio, due milioni; ma, poichè in queste condizioni non siamo, poichè non posso dire neppure approssimativamente a quanto ammonterebbe la spesa, la Camera mi vorrà permettere ch'io dia prova anche una volta di quella serietà, che soglio mettere nel fare le mie promesse, pregando gli onorevoli proponenti di lasciare impregiudicata tale questione.

Nulla impedisce che, dopo una istruttoria più larga, si possa venire al Parlamento a domandare i fondi necessari; ma oggi, senza dati precisi, e con stanziamenti proporzionati soltanto ai bisogni dei capoluoghi di circondario, non mi sento l'animo di chiedere alla Camera l'approvazione di una proposta, di cui, ripeto, non conosco la portata finanziaria. Per queste ragioni sono dolente di non poter accettare l'emendamento dell'onorevole Crespi.

TEDESCO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *relatore*. Credo di essere caduto in un equivoco; poichè dalle parole poco fa pronunziate dall'onorevole ministro aveva tratto l'impressione che egli accettasse l'emendamento Lucca. L'onorevole ministro ha risposto in modo tanto simpatico alla preghiera da me rivoltagli che io lo aveva già ringraziato! (*Si ride*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi dispiace che la simpatia vivissima,

che m'ispira l'amico Tedesco, mi abbia indotto a parlare con tanta dolcezza da fargli credere che abbia voluto dire sì, mentre ho detto no. (*Si ride*).

PRESIDENTE. Verremo ai voti. Onorevole Crespi, insiste nel suo emendamento? CRESPI. Sì.

PRESIDENTE. Onorevole Lucca: insiste nell'emendamento che ha proposto al primo comma?

LUCCA. Insisto, tanto più che esso è stato riconosciuto opportuno anche dall'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Onorevole Turco, insiste nel suo emendamento?

TURCO. Dopo le esplicite dichiarazioni dell'onorevole ministro, dalle quali appare che il mio desiderio circa il Mezzogiorno è esaudito, non insisto nell'emendamento presentato.

PRESIDENTE. Pongo dunque a partito i vari emendamenti.

Gli onorevoli Crespi, Visocchi, Scorciani-Coppola, Caputi, Modestino, Spirito Beniamino, Leali, Spirito Francesco, Jatta, Renaglio, Roselli, Margheri, Cuzzi, Falconi Gaetano, Lucchini Angelo, Medici, Rossi Gaetano, Marzotto, propongono che si dica:

« Per la costruzione di tramvie destinate a congiungere capoluoghi di circondario od importanti capoluoghi di distretto o di mandamento a stazioni ferroviarie prossime o di più conveniente accesso, o ad allacciare scali di vie acquedotti interne e banchine di porti marittimi non ancora raccordati, il Governo del Re, ecc. ».

Pongo a partito questo emendamento, che non è accettato nè dal Governo nè dalla Commissione.

(*Non è approvato*).

Segue l'emendamento al primo comma, presentato dall'onorevole Lucca e non accettato dal Governo.

L'onorevole Lucca propone di sostituire alle parole « od importanti capoluoghi di distretto » le altre: « o capoluoghi di distretti od importanti centri di popolazione e di traffico ».

Pongo a partito questo emendamento.

(*Non è approvato*).

CRESPI. La controprova!

PRESIDENTE. La controprova doveva essere domandata.

CRESPI. L'ho domandata ora.

PRESIDENTE. L'ha domandata dopo la proclamazione, che ho fatta in base allo

accertamento dei voti fatto dagli onorevoli segretari, che sono i notai della Camera.

Viene ora l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Lucca, accettato dal Governo, che è così concepito:

« Le disposizioni del presente articolo possono essere applicate per le sovvenzioni di cui all'articolo 46 della legge 15 luglio 1906, n. 383 ».

Pongo a partito questo emendamento.

(*È approvato*).

Pongo ora a partito l'articolo 2 come risulta concepito dopo l'approvazione dell'emendamento Lucca.

(*È approvato*).

### Art. 3.

Nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici sarà iscritta in apposito capitolo la somma di lire 150,000 per l'esercizio 1906-907 e la somma di lire 300,000 in ciascuno degli esercizi 1907-908 e 1908-909 per le sovvenzioni alle tramvie di cui al precedente articolo.

Si provvederà a tali stanziamenti:

per gli esercizi finanziari 1906-907 e 1907-908 mediante prelevamento dal fondo di riserva assegnato al n. 15 della tabella B annessa alla legge 21 giugno 1906, n. 238; per l'esercizio 1908-909 sull'assegnazione complessiva di lire 70,000,000 stabilita dall'articolo 1 della legge predetta.

Agli ulteriori stanziamenti sarà provveduto di anno in anno colla legge di approvazione del bilancio dei lavori pubblici, nei limiti dell'assegnazione stessa.

(*È approvato*).

### Art. 4.

Per le sovvenzioni da accordarsi dallo Stato nelle concessioni di ferrovie all'industria privata, non contemplate nell'articolo 1 della presente legge e non comprese fra le complementari, il limite d'impegno di cui all'articolo 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, è fissato in lire 3,000,000 per il periodo dalla data di pubblicazione della presente legge a tutto l'esercizio 1908-909.

(*È approvato*).

### Art. 5.

Le somme che al 30 giugno 1909 non fossero impegnate nei limiti fissati dagli articoli 1 e 4 della presente legge, saranno aggiunte a quelle che si stabiliranno

nei successivi bilanci del tesoro per gli impegni da prendersi ai termini dell'articolo 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168.

(È approvato).

Art. 6.

Qualora entro il termine stabilito dall'articolo 14 della legge 9 luglio 1905, n. 413, si possa concedere all'industria privata la ferrovia Cosenza-Cotrone per la Sila, il Governo è autorizzato ad accordare la relativa sovvenzione chilometrica al di là dei limiti d'impegni stabiliti negli articoli 1 e 4 della presente legge.

Per il pagamento della sovvenzione il Governo è autorizzato pure a valersi delle somme costituenti il fondo Silano di cui all'articolo 14 della legge 25 maggio 1876, n. 3124.

Del secondo comma di questo articolo 6 gli onorevoli Lucifero Alfonso, Fera, Turco, De Seta e De Novellis propongono la soppressione.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Giusta le dichiarazioni, che ho fatto ieri, consento in questo emendamento soppressivo della seconda parte dell'articolo 5, nell'intendimento che la soppressione lasci impregiudicato il diritto vigente, risultante dalla legge del 1905, per guisa che, se la costruzione di questa linea, cui ha diritto la Calabria, dovrà essere fatta dallo Stato, questo avrà facoltà di incamerare l'intero fondo Silano.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Alfonso Lucifero.

LUCIFERO ALFONSO. Son lieto che l'onorevole ministro abbia accolto il nostro emendamento, e lo ringrazio.

PRESIDENTE. L'onorevole Fera non è presente, ma s'intende che è d'accordo.

Metto a partito l'articolo sesto, sopprimendo però la seconda parte, secondo la proposta dell'onorevole Alfonso Lucifero, accettata dal ministro.

(È approvato).

Art. 7.

Gli stanziamenti autorizzati dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293, 29 dicembre 1904, n. 674, e 21 giugno 1906, n. 238, per concessione di sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di linee di automobili fra località non congiunte da ferrovie o da tranvie, sono estesi anche ad altre forme di trazione meccanica su strade

ordinarie per servizio di viaggiatori e di merci, e sono aumentati di lire 150,000 per l'esercizio 1906-907, e di lire 250,000 in ciascuno degli esercizi 1907-908 e 1908-909.

L'indicata estensione dei sussidi ad altre forme di trazione meccanica è pure applicabile agli stanziamenti autorizzati dalla legge 15 luglio 1906, n. 383.

A tali aumenti sarà provveduto:

per gli esercizi finanziari 1906-907 e 1907-908 mediante prelevamento dal fondo di riserva di cui al n. 15 della tabella B, annessa alla legge 21 giugno 1906, n. 238;

per l'esercizio 1908-909 sull'assegnazione complessiva di lire 70,000,000 stabilita dall'articolo 1° della legge predetta.

Sull'assegnazione stessa sarà provveduto, di anno in anno, colla legge di approvazione del bilancio dei lavori pubblici, agli aumenti che risulteranno necessari per gli esercizi successivi.

(È approvato).

Viene ora l'articolo 7 bis aggiuntivo proposto dall'onorevole Scorciarini Coppola, del quale do lettura:

Gli atti relativi alla formazione e modificazione dello Statuto ed alla costituzione del capitale delle Società costituite o che si costituiscano per concessioni di ferrovie e di tranvie saranno soggetti alla tassa fissa di una lira.

L'onorevole Scorciarini-Coppola ha facoltà di parlare.

SCORCIARINI-COPPOLA. Due parole. La disposizione, che propongo con questo emendamento, già trovasi nella nostra legislazione a proposito delle ferrovie complementari e della Basilicata. Ora niente di più opportuno e di più utile che sia introdotta in questa legge, trattandosi di ferrovie locali e di tranvie. Poichè è bene ed è utile incoraggiare la costruzione di Società di poca importanza, quasi locali, per promuovere la costruzione di questi mezzi di comunicazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Risponderò, anche a nome del collega delle finanze, all'onorevole Scorciarini-Coppola che il diritto vigente già ammette la registrazione con la tassa fissa di una lira per gli atti di concessione, di subconcessione della costruzione o dell'esercizio, e per gli atti di espropriazione.

Ora egli vorrebbe andare più oltre: vorrebbe ammettere la registrazione con la

tassa fissa di una lira anche degli atti relativi alla formazione e modificazione dello statuto ed alla costituzione del capitale sociale per le ferrovie. Ora, come intende l'onorevole Scorciarini-Coppola, non è possibile spingere fin a tal punto questo beneficio fiscale; perchè una società, che non avesse neppure i mezzi per pagare le tasse per costituirsi, non darebbe affidamento alcuno. Si comprende che, in quanto si attiene al pubblico interesse, cioè in una concessione, che è atto d'imperio, la legislazione vigente abbia accordato particolari facilitazioni. Si comprende lo abbia fatto per le concessioni, si comprende lo abbia fatto per altri atti, che potrebbero dar luogo a diritti di registro rilevanti. Ma non si comprende che una società si formi per costruire una ferrovia e non abbia modo di pagare la tassa di registro. Non vi è proprio alcuna ragione di concedere anche questa agevolazione alle società private, concedendo una esenzione, che non troverebbe precedenti nel nostro sistema legislativo.

**PRESIDENTE.** Dunque non insiste, onorevole Scorciarini-Coppola?

**SCORCIARINI-COPPOLA.** No.

**PRESIDENTE.** Procediamo oltre. Onorevole relatore, il nuovo testo proposto è accettato anche dalla Commissione?

**TEDESCO, relatore.** Lo accetta il relatore, perchè non ho avuto modo di interpellare la Commissione.

**PRESIDENTE.** Del resto sono modificazioni di forma. Dunque procediamo oltre.

#### Art. 8.

L'autorizzazione di emettere obbligazioni garantite, a norma dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1905, n. 413, sulla parte delle sovvenzioni dello Stato relativa al servizio dei capitali da impiegare per la costruzione di una linea, sarà data dal Governo alle Società per azioni, concessionarie di ferrovie, quando concorrano le seguenti condizioni:

a) che lo statuto della Società e successive modifiche siano approvati per decreto reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici, del tesoro e di agricoltura, industria e commercio;

b) che almeno una metà del tronco della linea sia aperta all'esercizio e collaudata;

c) che una parte della sovvenzione dello Stato, da impiegare nella costruzione, in misura non minore di un decimo e non

maggiore di due decimi della sovvenzione stessa, resti sempre ed in ogni caso disponibile a garanzia dell'esercizio;

d) che l'ammortamento delle obbligazioni sia stabilito in un periodo di tempo non eccedente la durata della concessione.

Il ministro del tesoro stabilirà caso per caso le modalità per regolare l'emissione delle obbligazioni stesse in rapporto colle condizioni del mercato e per assicurare alla costruzione della linea l'impiego delle somme ritratte dall'emissione.

Le disposizioni dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1905, n. 413, e quelle del presente articolo sono applicabili alle Società per azioni, assuntrici di tranvie con sovvenzioni dello Stato.

Poichè l'onorevole Carnazza ha ritirato la sua aggiunta, e poichè la sostituzione, proposta dalla Commissione al comma C, è compresa nella nuova formula dell'articolo, proposta dal Ministero, non rimangono che le proposte dell'onorevole Scorciarini-Coppola. Mi pare però che l'onorevole Scorciarini-Coppola potrebbe essere contento egli pure del nuovo testo, nel quale si dispone che almeno una metà della linea debba essere aperta all'esercizio. Lo prego perciò di dire se insista nelle aggiunte proposte alle lettere B e C.

**SCORCIARINI-COPPOLA.** Non insisto nè sulla aggiunta alla lettera B, nè sulla prima parte dell'emendamento alla lettera C; ma mi permetto di svolgere la seconda parte dell'emendamento, che dice che la emissione delle obbligazioni deve limitarsi alla metà dell'ammontare fino a quando non sia la ferrovia collaudata per almeno due terzi della sua lunghezza.

**PRESIDENTE.** Dunque ora si limita a questa particella? (*Si ride*).

**SCORCIARINI-COPPOLA.** Ma voglio dire di più: questo emendamento l'ho letto appena ora, nel momento, in cui mi preparavo a sostenerlo. Poichè ora si tratta della metà, non più di una parte, e deve necessariamente essere aperta la metà all'esercizio, ritiro tutto.

**PRESIDENTE.** Anche l'altra parte?

**SCORCIARINI-COPPOLA.** Anche l'altra parte.

**PRESIDENTE.** Sta bene. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luzzatto Arturo.

**LUZZATTO ARTURO.** Volevo, a proposito di questo articolo, il quale prevede la emissione di obbligazioni garantite dallo Stato, far notare alla Camera e all'onore-

vole ministro un gravissimo fatto, che già si verifica, in frode all'articolo 3 della legge del 9 luglio. Se per questa costruzione di ferrovie si forma una Società italiana, la quale emette obbligazioni, è soggetta alla tassa di ricchezza mobile. Ora si è già applicato su larga scala questo sistema di formare Società belghe, le quali sfuggono completamente alla tassa, emettendo obbligazioni all'estero.

Domando se non sia il caso di togliere questo inconveniente, che c'è nella legge; perchè una delle due: o la sovvenzione si ritiene sufficiente, pagando la tassa, ed allora si dà un illecito guadagno se si permette che si emettano queste obbligazioni con un valore di un quinto di più; oppure si ritiene che sia insufficiente, ed allora si abbia il coraggio di dire che le obbligazioni per questo effetto sono esenti dalla tassa di ricchezza mobile. Mi pare che si debba fare una legge, la quale non si presti a frodi.

Attendo dall'onorevole ministro qualche chiarimento.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Debbo fare due osservazioni all'onorevole Luzzatto: la prima che nessuna massima nuova si introduce in questa legge circa i redditi di ricchezza mobile, la seconda che tutti i redditi di qualunque Società, anche straniera, che si producono in Italia, sono soggetti alla imposta di ricchezza mobile. Basta il fatto della produzione di reddito in Italia perchè la Società sia soggetta alla imposta di ricchezza mobile. In ogni modo non sarebbe questa la sede di tale questione.

LUZZATTO ARTURO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ma non può parlare due volte.

LUZZATTO ARTURO. Per fatto personale. (*Si ride*).

PRESIDENTE. Accenni il fatto personale.

LUZZATTO ARTURO. Mi pare che l'onorevole ministro non abbia compreso il mio concetto. Si tratta di un inconveniente, che già si verifica con la legge del 3 luglio, ma che ora si viene ad aggravare. È un fatto positivo, che ho potuto constatare essere già avvenuto. Si è trovato il modo di frodare la legge; le obbligazioni, per esempio, della Bari-Locorotondo sono emesse all'estero e non pagano la tassa. Si

costituiscono Società all'estero, ed alle quali si aggrega un'altra piccolissima ferrovia, in modo che lo scopo complessivo della Società non sia più tale che si possa tassare in Italia. Ora, poichè questo sistema è applicato su vastissima scala, richiamo l'attenzione del ministro delle finanze perchè, se non crede di farlo in questa occasione, voglia trovar modo di correggere con un articolo la legge del 3 luglio, che dà luogo a siffatti inconvenienti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Ho chiesto di parlare, non per fatto personale. (*Si ride*). Ho ben compreso quanto ha detto l'onorevole Luzzatto; ma già gli ho risposto che tutti i redditi in Italia, siano prodotti da Società nazionali, siano prodotti da Società estere, sono soggetti alla imposta di ricchezza mobile. Se c'è una frode, questa cade sotto le sanzioni del codice penale.

Ad ogni modo, se questo inconveniente, che egli lamenta, fosse possibile, stia pur certo che studierò la questione e presenterò un disegno di legge per eliminare tale frode, la quale, del resto, non ammetto, perchè se c'è frode, il codice penale la reprime. Ma per regola generale tutti i redditi, che si formano in Italia, sono soggetti alla ricchezza mobile.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dirò poche parole per illustrare il nuovo testo da me proposto e che è stato accettato dall'onorevole relatore; poichè è bene fermare il concetto, dal quale sono partito, e la ragione delle modificazioni introdotte.

La Commissione parlamentare ha creduto che l'emissione di obbligazioni garantite sulla parte di sovvenzione chilometrica, destinata alla costruzione, dovesse costituire un vero e proprio diritto della Società, per quanto subordinato ad alcune condizioni, mentre, invece, per la legislazione precedente ed anche per il testo originario del disegno di legge, spettava al Governo di autorizzare, quando l'avesse creduto, l'emissione di queste obbligazioni.

Ho acconsentito nel concetto che potesse costituire un vero e proprio diritto della Società l'emissione delle obbligazioni garantite dallo Stato; ma non ho potuto non considerare il pericolo, cui si poteva andare incontro, quando non si fossero disciplinate le condizioni e le norme, alle quali il diritto stesso dovesse essere assoggettato.



Quindi, da una parte ho reso più gravi queste condizioni, richiedendo la costruzione ed il collaudo almeno della metà della linea, e non appagandomi del concetto, prevalso nella Commissione, che, cioè, bastasse l'apertura di un tronco all'esercizio.

Invero, non solo questa divisione in tronchi riposa talvolta meno su criteri tecnici che su criteri economici, essendo naturale che una Società costruirebbe prima il tronco più facile e breve, per aver diritto di percepire subito la corrispondente sovvenzione ed emettere le obbligazioni garantite, ma spesso dà luogo a difficoltà dal punto di vista tecnico. Mi è parso quindi più preciso richiedere la costruzione della metà della linea ed il collaudo già eseguito.

Tuttavia, pur concorrendo queste condizioni e divenendo così perfetto il diritto, ritengo di pubblico interesse che le Società seguano norme determinate d'accordo dai Ministeri del tesoro e dei lavori pubblici, sia per disciplinare l'emissione delle obbligazioni in guisa da evitare perturbamenti nelle condizioni generali del mercato finanziario, sia per assicurare la costruzione dell'intera linea e per garantire che il denaro ricavato dall'emissione serva effettivamente alla costruzione della linea stessa.

Queste non sono condizioni per l'emissione, ma norme e modalità, che il Governo ha diritto di imporre. E la Camera farà opera opportuna, se conforterà del suo voto la mia proposta. Perchè l'emissione ha tutta una lunga storia.

In Francia (al cui esempio bisogna guardare, poichè ricca d'insegnamenti è la storia ferroviaria francese) dopo molte difficoltà ed incertezze, si è finito per regolare questa materia, con la legge organica del giugno 1880, con un rigore molto maggiore di quanto non faccia la legge presente. Ho creduto da quegli insegnamenti di poter trarre utili suggerimenti, dei quali ho fatto tesoro nel proporre il nuovo testo.

Ringrazio l'onorevole relatore di averlo accettato, e prego la Camera di confortarlo col suo voto.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, metto a partito l'articolo 8.

(È approvato).

#### Art. 9.

Il pagamento della sovvenzione per le ferrovie concesse all'industria privata e per le tranvie può essere in tutto od in parte

sospeso, fino a che non cessi la causa della sospensione:

a) quando per cause non derivanti da forza maggiore, debitamente accertate, è in tutto od in parte sospeso l'esercizio;

b) quando l'esercizio dà luogo a ripetute e gravi irregolarità debitamente accertate, o ne è compromessa la sicurezza;

c) quando non è dato adempimento alle prescrizioni degli articoli 16, 18 e 20 della presente legge.

Per le ferrovie la sospensione di pagamento è limitata alla sola parte di sovvenzione disponibile a norma dell'articolo 8 della presente legge. Con tale limitazione la sospensione del pagamento può aver luogo anche quando, aperta all'esercizio una parte della linea, non vengono gli altri tronchi costruiti od ultimati nei termini rispettivamente stabiliti negli atti di concessione.

(È approvato).

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

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Casciani a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

CASCIANI, *relatore*. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Maggiore stanziamento sul bilancio di agricoltura per la ricostruzione di Campomaggiore ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di presentare alcuni disegni di legge.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. A nome del mio collega del tesoro, mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

1. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1906-907;

2. Convalidazione di decreti reali con i quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese imprevedute per l'esercizio 1906-907, durante le vacanze parlamentari;

3. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su vari capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1906-907;

4. Nota di variazione allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1907-908.

Chiedo che questi disegni di legge siano trasmessi alla Giunta generale del bilancio.

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione dei seguenti disegni di legge:

1. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1906-907;

2. Convalidazione dei decreti reali con i quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'esercizio finanziario 1906-1907, durante le vacanze parlamentari;

3. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su vari capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1906-907;

4. Nota di variazione allo stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1907-908.

Questi disegni di legge saranno stampati e trasmessi alla Giunta generale del bilancio.

**Si riprende la discussione del disegno di legge sulle ferrovie, sulle tramvie e sulle automobili in servizio pubblico.**

**PRESIDENTE.** A questo punto l'onorevole Danielli propone il seguente articolo 9 bis:

« Le disposizioni degli articoli 8 e 9 possono applicarsi alle ferrovie concesse all'industria privata prima dell'attuazione della presente legge, ed in tal caso lo Stato avrà diritto alla compartecipazione ai prodotti di cui all'articolo 10 ».

Ma l'onorevole Danielli ha dichiarato di ritirarlo.

#### Art. 10.

Il pagamento dei sussidi dello Stato per i pubblici servizi di trasporto con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica su strade ordinarie può essere sospeso nei casi di cui all'articolo 17 ed alle lettere a) e b) dell'articolo precedente.

(È approvato).

#### Art. 11.

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.

Lo Stato ha pure diritto alla compartecipazione ai prodotti netti in misura non minore della metà dell'eccedenza dell'interesse legale commerciale computato sul capitale azionario approvato dal Governo quando sia concessionaria una Società per azioni, o sul capitale di primo impianto e prima dotazione di materiale mobile e di esercizio negli altri casi.

Sull'articolo 11 abbiamo due proposte dell'onorevole Crespi e di altri suoi colleghi, delle quali egli ha già dato ampia ragione nella discussione generale. Egli propone che al primo comma si dica:

« Lo Stato ha diritto di compartecipare ai prodotti lordi ultra iniziali 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 come prodotto iniziale ».

Propone poi che al secondo comma, invece che: « in misura non minore della metà dell'eccedenza », si dica: « in misura non minore del quarto dell'eccedenza ».

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Trattandosi di un semplice chiarimento, consento che nel primo comma si dica: negli atti di concessione come prodotto iniziale.

**CRESPI.** Mi pare che si debba dire nella prima parte dell'articolo che lo Stato ha diritto di compartecipare ai prodotti lordi ultra iniziali di nuove ferrovie...

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Allora basta dirlo nella prima parte.

**PRESIDENTE.** Onorevole Crespi, ella insiste in questo suo emendamento?

**CRESPI.** Il primo è stato accettato; rimane il secondo.

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Quanto al secondo ho già detto che non lo posso accettare. I fatti dimostrano come il timore dell'onorevole Crespi, che

si renda difficile la costituzione di società, non trovi conferma nella pratica, mentre gran numero di domande da ogni parte mi pervengono per concessioni di ferrovie. Siffatta misura di compartecipazione è già stabilita dal capitolato, in base al quale sono state fatte parecchie concessioni, e che è conosciuto dai richiedenti di nuove concessioni: credo quindi di poter assicurare l'onorevole Crespi che la remunerazione del capitale in queste concessioni è sufficiente.

PRESIDENTE. Onorevole Crespi, insiste?

CRESPI. Spero che i fatti diano ragione all'onorevole ministro, e dopo la prova fatta sul secondo articolo, non insisto.

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo 11 di cui ho già dato lettura, con la modificazione accettata dall'onorevole ministro, e cioè: « Lo Stato ha diritto di partecipare ai prodotti lordi ultrainiziali di nuove ferrovie nella misura ecc. »

(È approvato).

Ora viene l'articolo 11 bis proposto dagli onorevoli Benaglio, Cornaggia e Cameroni in questi termini:

« È fatta facoltà al Governo del Re di accordare ai concessionari eventuali riduzioni delle partecipazioni dello Stato agli utili delle ferrovie concesse per legge o per decreto reale, quando le convenzioni vigenti non consentono il migliore sviluppo del traffico o l'adozione di nuovi sistemi d'esercizio ».

L'onorevole Benaglio ha facoltà di parlare.

BENAGLIO. Lo scopo dell'articolo aggiunto che ho avuto l'onore di presentare, in unione con altri colleghi, è così chiaro che non sento il bisogno di spendere molte parole per spiegarlo alla Camera.

L'opportunità di una tale aggiunta parmi anche molto chiara, tanto più trattandosi di una legge, che ha per scopo di agevolare le comunicazioni e di facilitare all'industria privata le costruzioni di ferrovie secondarie, di tramvie, e l'impianto di servizi automobilistici.

Aggiungerò anche che la nostra proposta risponde ad un altro dei desiderati espressi dall'Unione italiana delle ferrovie di interesse locale, che mi permetto di richiamare all'attenzione della Camera.

Una troppo elevata partecipazione dello Stato nei prodotti lordi e negli utili netti può essere di ostacolo non solo al sorgere di nuove linee ferroviarie, ma anche allo sviluppo di altre già esistenti. Epperò in una

legge, che è ispirata dal concetto di un efficace incoraggiamento alle iniziative locali, come l'onorevole ministro ieri seppe così luminosamente dimostrare, a mio modesto avviso, si impone la necessità di una disposizione che renda possibile la correzione di quelle esagerate partecipazioni nei prodotti lordi e negli utili netti da parte dello Stato, che rappresentano un ostacolo al miglior sviluppo del traffico, e costituiscono una grave difficoltà alla continuazione dell'esercizio di certe ferrovie concesse all'industria privata in servizio del pubblico.

Nessuno di noi può supporre, specialmente dopo le nobili parole pronunciate ieri dal ministro, che, quando il Governo accorda la concessione di una ferrovia all'industria privata tenda a compiere un affare. Egli non può aver di mira che un interesse generale. Ora quando viene a risultare che le condizioni fatte ai concessionari sono tali da recare nocimento al pubblico servizio, deve essere, in questi determinati casi, concesso al Governo di attenuare quegli oneri, che tornano di danno agli scopi, pei quali le concessioni furono accordate.

Voglio mantenermi pienamente obiettivo; ma potrei citare recenti esempi per dimostrare che le delusioni nei proventi netti di certe ferrovie e le mancate legittime remunerazioni al capitale sociale dipendono il più delle volte dalle maggiori spese di costruzione, dovute alle gravose e non sempre giustificabili prescrizioni d'ordine tecnico da parte degli uffici governativi.

Non aggiungo altri argomenti.

Accogliendo la mia proposta, la Camera non solo renderà omaggio ad un principio di equità; ma farà cosa utilissima per l'interesse generale; darà, cioè, mezzo al Governo di togliere certi precedenti, ai quali ieri accennò l'onorevole Crespi, che allontanano il capitale dall'industria dei trasporti; provvedimento saggio specialmente in un momento come quello che attraversiamo, di generale, meraviglioso risveglio economico del paese, di questa promettente primavera economica felicemente salutata ieri dal ministro.

Per queste brevi considerazioni confido che l'onorevole ministro e la Commissione vorranno accogliere la mia proposta.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Mi duole di non potere accogliere

l'emendamento dell'onorevole Benaglio, perchè esso distruggerebbe l'articolo, che abbiamo approvato poc'anzi. Quest'articolo stabilisce categoricamente che lo Stato deve conseguire una partecipazione non minore di una certa misura, sia nei prodotti lordi, sia nei prodotti netti.

Ora, se il Governo avesse facoltà, nei casi genericamente indicati dal collega Benaglio, di ridurre la partecipazione dello Stato, tanto varrebbe rimettere al Governo, in ogni caso ed in ogni tempo, la misura della partecipazione in questi prodotti.

Posso però assicurare il collega Benaglio; perchè i dati finanziari, sui quali si commisura la sovvenzione chilometrica e la partecipazione dello Stato, sono da che è stato istituito l'ufficio speciale, vagliati con grande serietà e diligenza. Devo anzi rendere qui una vera parola di lode a quell'ufficio, che funziona con piena consapevolezza dei suoi scopi, e che, retto da un egregio funzionario, rende segnalati servizi all'amministrazione. Ora, già i dati che vengono proposti, sono cribiati diligentemente dall'ufficio speciale; il Tesoro ne fa una revisione assai accurata; il Consiglio superiore ed il Consiglio di Stato infine, raccolti tutti gli elementi, si pronunziano infine su questi dati. Di guisa che il fondamento di questo diritto di compartecipazione è dato da elementi accuratamente accertati, e tali da non dar luogo a quelle sorprese, a cui il collega Benaglio ha accennato.

Il collega Benaglio comprende poi molto bene quanto sarebbe pericoloso il dono che egli vorrebbe farmi.

Come sarebbe possibile resistere alle tante domande, che da ogni parte verrebbero al Governo, col pretesto d'insufficienza di fondi e di difficoltà d'esercizio, per ottenere una riduzione della partecipazione dello Stato?

Io credo che, per quanta forza d'animo si avesse, non sarebbe possibile resistere alle correnti, che da ogni parte minaccerebbero il ministro. È meglio, onorevole Benaglio, tener fermi i concetti fondamentali e fare, nell'istruttoria di queste domande, indagini accurate e sicure, le quali impediscano quei pericoli, a cui egli ha accennato.

Anche a lei posso dire come la quotidiana esperienza dimostri che i capitali sono anche oggi sufficientemente allettati; le maggiori agevolanze, che questa legge consente rispetto all'emissione delle obbligazioni garantite, mi lasciano poi perfettamente rassicurato intorno all'avvenire

di queste costruzioni da parte dell'industria privata. Quindi prego l'onorevole Benaglio di non volere insistere nel suo emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore?

TEDESCO, *relatore*. Mi associo alle dichiarazioni dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Benaglio insiste nel suo emendamento?

BENAGLIO. Non insisto.

PRESIDENTE. Art. 12.

Nelle concessioni di nuove ferrovie all'industria privata senza sovvenzione governativa il diritto di compartecipazione dello Stato resta regolato dall'articolo 285 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, ma si esercita sul prodotto netto eccedente l'interesse legale commerciale computato sul capitale azionario o su quello di primo impianto e prima dotazione di materiale mobile e di esercizio a norma dell'articolo precedente.

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi proposte di emendamenti, pongo a partito questo articolo 12.

(È approvato).

Onorevole Carugati, ho dimenticato che ella all'art. 11 bis...

CARUGATI. Non importa! Ho già capito qual sorte abbiano gli emendamenti. (Si ride).

PRESIDENTE. Passiamo allora all'articolo 13.

#### Art. 13.

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.

L'autorizzazione definitiva avrà una durata corrispondente a quella stabilita dagli enti proprietari della strada;

b) le norme e la misura per la compartecipazione dello Stato e degli altri enti sovventori ai prodotti lordi ed ai prodotti netti in ragione delle rispettive sovvenzioni;

c) il modo col quale gli enti proprietari della strada, riservata esclusivamente al Ministero dei lavori pubblici la sorveglianza

sulla costruzione e sull'esercizio di cui al successivo articolo 15, possono provvedere per la tutela del patrimonio stradale e per l'osservanza dei patti stabiliti a loro riguardo negli atti di concessione.

A questo articolo gli onorevole Crespi, Visocchi, Scorciarini-Coppola, Caputi, Modestino, Spirito Beniamino, Leali, Spirito Francesco, Jatta, Benaglio, Roselli, Margheri, Cuzzi, Falconi Gaetano, Lucchini Angelo, Medici, Rossi Gaetano e Marzotto propongono di aggiungere in fine della lettera a) le parole: « e i relativi compensi ».

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

PRESIDENTE. Parli.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Crespi ha detto ieri le ragioni, per cui chiede questi relativi compensi, ed io ho anche detto le ragioni, per cui non posso consentirli. Il concetto informatore dell'articolo è semplicissimo. Per la legge vigente sui lavori pubblici, quando sia scaduto il termine della concessione, lo Stato sottentra al concessionario; di guisa che non ha obbligo di espropriare, perchè le opere, salvo il materiale mobile e le altre opere tassativamente indicate, passano in proprietà dello Stato. Non vi è alcuna ragione che, quando lo Stato sovvenziona largamente, si debbano ancora dare compensi; perchè l'ammortamento del capitale è già calcolato nella durata della concessione, e quando i concessionari hanno ricevuto per intero il capitale, non hanno più diritto a nulla.

PRESIDENTE. L'onorevole Crespi insiste nel suo emendamento?

CRESPI. Non insisto, tanto più quando si dice, come ha detto il ministro, che questo articolo ha riferimento soltanto alle tranvie e ferrovie sovvenzionate.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni si intende approvato l'articolo 13.

(È approvato).

#### Art. 14.

Le norme relative alla previdenza, stabilite negli articoli 21 e 22 della legge 30 giugno 1906, n. 272, sono estese a favore del personale delle tranvie sovvenzionate dallo Stato.

A questo articolo l'onorevole Ferraris Carlo ha fatto due proposte. Propone di sopprimere le ultime parole: « sovvenzionate dallo Stato ».

E in caso che tale soppressione non venga approvata, propone di aggiungere al testo

dell'articolo, dopo le parole: « Le norme relative » le seguenti: « all'equo trattamento del personale ».

Onorevole Ferraris, ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

FERRARIS CARLO. I miei due emendamenti hanno avuta una copiosa filiazione, perchè vedo che hanno generato un nuovo articolo 14, presentato dal collega Raineri ed altri, e un ordine del giorno del collega Jatta. Ritiro quindi gli emendamenti e, benchè poco fiducioso, anzi molto scettico sugli effetti degli ordini del giorno, mi associo a quello presentato dal collega Jatta.

PRESIDENTE. Onorevole Raineri, il suo articolo sostitutivo, se non sbaglio, è già compreso nell'ordine del giorno dell'onorevole Jatta.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Come dissi ieri, accetto il testo della Commissione, per cui si fa obbligo alle imprese di tranvie sovvenzionate, di assicurare il personale alla Cassa di previdenza. Per quanto frammentario ed incompleto sia il concetto espresso in questo emendamento aggiuntivo, lo accetto, come un augurio ed una promessa che la questione sarà studiata a fondo, col desiderio di coordinare tutti gli interessi del servizio pubblico senza danneggiare d'altra parte l'industria, la quale, se fosse troppo offesa, potrebbe togliere il lavoro a molti operai, che hanno bisogno appunto del lavoro per vivere. Accetto anche, come ho già detto, l'ordine del giorno proposto dal collega Jatta e da altri, il quale invita il Governo a proseguire per questa via negli studi necessari per assicurare un avvenire a tutto il personale delle nostre tranvie. (Benissimo!)

PRESIDENTE. Onorevole Jatta, il Governo accetta; mi pare che non ci sia bisogno di aggiungere altro.

JATTA. Rinunziando a svolgere l'ordine del giorno, che ho avuto l'onore di presentare su questo articolo e in altri collegi prendo soltanto a parlare per ringraziare il ministro di averlo accettato e per fargli rilevare l'assoluta necessità che l'impegno da lui preso in favore dei tranvieri di linee extraurbane venga mantenuto con la più breve scadenza. Trattasi di operai ed impiegati, che rendono segnalati servizi al paese, e che pure, in seguito all'articolo aggiuntivo proposto dalla Commissione,

avranno un trattamento diverso da quello di altri loro confratelli che prestano gli stessi servigi.

Essi quindi non possono essere contenti. E che sia così si è provato dall'ordine del giorno votato dal Congresso nazionale dei tranvieri recentemente riunitosi a Roma; ordine del giorno che mi permetto di leggere alla Camera:

« Il Congresso, considerato che le condizioni di vita sono identiche tanto per i tranvieri dipendenti da amministrazioni sovvenzionate dallo Stato quanto per quelli dipendenti da amministrazioni non sovvenzionate;

« che sarebbe un mancare ai più elementari doveri di equità e di giustizia l'applicare in modo diverso tra gli interessati una data disposizione d'indole generica;

« visto la relazione Tedesco sulla legge 30 giugno 1906;

« delibera: di reclamare per tutti gli agenti delle tramvie italiane, sovvenzionate o no dallo Stato, il medesimo trattamento nei riguardi dell'articolo 21 della legge stessa; di nominare una Commissione che, in unione a un rappresentante del sindacato dei ferrovieri italiani, presenti tale deliberazione al direttore dell'ufficio governativo del lavoro, dando mandato al Sindacato stesso per quella più larga diffusione che fosse del caso ».

Senza dubbio una uguaglianza di trattamento s'impone, perchè identico è il servizio e di uguale interesse pel pubblico. Perciò raccomando vivamente, anche a nome degli altri colleghi, la questione all'onorevole ministro; e mi auguro che l'ordine del giorno da lui accettato valga ad incitarlo a far presto, essendo urgente provvedere alla tutela e all'avvenire di una classe tanto benemerita di impiegati, anche se al servizio di Società private non sussidiate dal Governo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno degli onorevoli Jatta, Faelli, Raineri, Manfredi, Cardani, Abozzi, Benaglio, Malcangi, Bolognese, Maresca, Cipriani-Marinelli, è il seguente:

« La Camera invita il Governo a voler studiare il modo onde possano essere applicate anche al personale delle tramvie extraurbane a trazione meccanica — e a preferenza di quelle che presentino maggiore affinità con le ferrovie ordinarie — le norme relative all'equo trattamento del personale e alla previdenza stabilite negli

articoli 21 e 22 della legge 20 giugno 1906, n. 272 ».

Quest'ordine del giorno è accettato dal Governo.

Se non vi sono altre osservazioni, lo pongo a partito.

(È approvato).

Art. 15.

Nei riguardi della costruzione e dell'esercizio delle tramvie extraurbane a trazione meccanica ed in servizio pubblico la sorveglianza è esercitata dal Ministero dei lavori pubblici con le stesse norme stabilite per la sorveglianza delle ferrovie concesse all'industria privata.

LUCCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

LUCCA. Debbo fare una raccomandazione di indole pratica all'onorevole ministro. Egli saprà certamente che una delle ragioni, per le quali le tranvie non danno i risultati, che dovrebbero dare, e non sostituiscono in certi casi, come dovrebbero, le ferrovie, sta nel fatto che non hanno mai potuto applicare l'articolo 6 della legge 27 dicembre 1896 relativo alla velocità massima. Noi in Italia ci troviamo in questa condizione che, mentre ci sono gli automobili, che vanno sulle vie ordinarie, senza orario, e con velocità vertiginose, le tranvie, che corrono su guidovie con orari stabiliti, ed alle volte anche in sede propria, non possono che raggiungere una velocità, la quale è divenuta veramente intollerabile.

Quando si discusse la legge, che ho testè ricordata, anche allora feci osservare che, comprese le fermate, la velocità delle tranvie non avrebbe potuto raggiungere più che 15 o 16 chilometri all'ora; è una velocità, ripeto, intollerabile di fronte a quella vertiginosa degli automobili.

Nella discussione della legge del 1896 si è portata la velocità massima delle tranvie a 30 chilometri all'ora a condizione che fosser munite del freno continuo; ma questa velocità non si è potuta mai ottenere in causa degli armamenti delle linee tranviarie, che non consentono una simile velocità.

È necessario dunque che l'onorevole ministro dei lavori pubblici provveda perchè l'articolo 6 di quella provvida legge possa essere applicabile, e le tranvie possano raggiungere almeno la velocità di 30 chilometri; in questo caso si potrà dire veramente che le tranvie potranno fare la concorrenza

alle ferrovie e potranno anche in qualche caso sostituirle.

Prego dunque l'onorevole ministro di tener conto della mia osservazione per le future concessioni, specialmente per ciò che riflette l'armamento.

FERRARIS CARLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS CARLO. Mi permetto di osservare che il collega Lucca probabilmente non ricorda la disposizione dell'articolo 11 della legge 30 giugno 1906, che è la seguente:

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

Dunque questa disposizione provvede perchè le tranvie possano portare la loro velocità fino a 40 chilometri all'ora.

LUCCA. Chiedo di parlare, per dare una spiegazione al collega onorevole Ferraris.

PRESIDENTE. Parli pure.

LUCCA. È vero che vi è questa legge, che dà facoltà di raggiungere i 40 chilometri, ma gli armamenti delle tranvie non consentono di raggiungerla. Domando all'onorevole Ferraris, che è stato ministro dei lavori pubblici, se ci sia in Italia una tranvia, che vada con la velocità di 25 chilometri. Glielo domando con la sicurezza che egli non potrà che confermare quanto ho detto; poichè con gli armamenti delle linee tranviarie le scosse provenienti dalle improvvisate fermate con i freni continui non sono assolutamente tollerabili.

Non posso quindi che ripetere la mia raccomandazione; e ringrazio l'onorevole Ferraris di averle con le sue parole conferito maggior valore.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Non vi sono difficoltà legali, che impediscano quanto l'onorevole Lucca domanda, poichè la legge del 1898 è stata modificata; vi è una difficoltà di fatto. La legge vigente non mi permette di imporre alle Società, esercenti linee già concesse, altre norme all'infuori di quelle, che attengono all'incolumità, alla sicurezza ed alla regolarità dei treni. Ma, per quanto ri-

guarda le linee da concedere in avvenire, terrò conto della raccomandazione dell'onorevole Lucca, richiedendo un armamento che renda possibili velocità maggiori delle attuali.

LUCCA. La ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, metto a partito l'articolo 15.

(È approvato).

#### Art. 16.

Per le ferrovie concesse all'industria privata e per le tranvie extraurbane a trazione meccanica il Ministero dei lavori pubblici, sentito il concessionario e previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha diritto di prescrivere:

a) la riforma dei lavori di costruzione, di consolidamento o ripristino non eseguiti a regola d'arte nè in conformità dei progetti approvati e delle condizioni stabilite negli atti di concessione e di autorizzazione;

b) i lavori occorrenti per assicurare la buona manutenzione delle linee, dipendenze, accessori e del materiale fisso, rotabile e d'esercizio;

c) gli aumenti e le modificazioni degli impianti, dei tipi e della quantità del materiale rotabile e d'esercizio, necessari per la regolarità e la sicurezza del servizio.

Non ottemperandosi dal concessionario di ferrovie o dall'assuntore di tranvie nel termine prefisso agli ordini ricevuti, il Ministero dei lavori pubblici può anche provvedervi di ufficio, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, rivalendosi delle spese sulle sovvenzioni governative disponibili, o sui prodotti dell'esercizio con le forme e coi privilegi stabiliti per la riscossione delle imposte dirette. Le note delle spese sono rese esecutive dal prefetto.

A questo articolo 16 gli onorevoli Crespi, Visocchi, Scorciarini-Coppola, Caputi, Modestino, Spirito Beniamino, Leali, Spirito Francesco, Jatta, Benaglio, Roselli, Margheri, Cuzzi, Falconi Gaetano, Lucchini Angelo, Medici, Rossi Gaetano e Marzotto propongono il seguente emendamento sostitutivo:

« Per le ferrovie concesse all'industria privata e per le tranvie extraurbane a trazione meccanica il ministro dei lavori pubblici, sentito il concessionario e gli enti proprietari della sede stradale, e previo parere del Consiglio superiore, ecc. ».

CRESPI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo allora a partito l'articolo 16.

(È approvato).

Art. 17.

Per i pubblici servizi di trasporto con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica su strade ordinarie, sono date dal Ministero dei lavori pubblici le disposizioni occorrenti per garantire la sicurezza dell'esercizio.

Non ottemperandosi dall'assuntore nel termine prefisso agli ordini ricevuti, il Ministero dei lavori pubblici può escludere dalla circolazione le vetture che, a suo esclusivo giudizio, non presentino garanzie di sicurezza, ed anche sospendere l'esercizio.

(È approvato).

Art. 18.

Dai concessionari di ferrovie e dagli assuntori di tramvie sovvenzionate dallo Stato debbono essere ogni anno comunicati al Ministero dei lavori pubblici la situazione patrimoniale ed il conto speciale dell'esercizio, redatti secondo norme da stabilirsi dal Ministero dei lavori pubblici di accordo col Ministero del tesoro, relativi ad ogni linea o gruppo di linee esercitate in base ad un solo atto di concessione o di autorizzazione, o per le quali sia stato consentito dal Governo di tenere riunite le contabilità.

La situazione patrimoniale ed il conto dell'esercizio debbono essere presentati al Ministero contemporaneamente al loro invio ai sindaci per l'approvazione dell'assemblea, quando si tratti di Società per azioni, ed entro tre mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario dell'azienda negli altri casi.

Al Ministero dei lavori pubblici debbono pure essere comunicati i verbali delle assemblee degli azionisti entro trenta giorni dalla loro data.

Le società estere debbono tenere presso la loro sede o rappresentanza in Italia una copia di tali verbali e di quelli dei Consigli di amministrazione.

(È approvato).

Art. 19.

Il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo col Ministero del tesoro, indipendentemente dalle azioni che loro competono e che possono esercitare ai termini delle vigenti leggi e degli atti di concessione, co-

municherà al concessionario le osservazioni e riserve che ritenga di fare sul conto dell'esercizio.

Qualora, trattandosi di Società per azioni, il Consiglio di amministrazione reputi di sottoporre il bilancio all'assemblea degli azionisti prima che le osservazioni e riserve siano state risolte, il testo di esse dovrà allegarsi al bilancio.

L'approvazione del bilancio da parte dell'assemblea degli azionisti non pregiudica i diritti dello Stato derivanti dalle leggi e dagli atti di concessione.

(È approvato).

Art. 20.

Il concessionario di ferrovie e gli assuntori di tramvie sovvenzionate dallo Stato non possono opporsi a che il Ministero dei lavori pubblici faccia ispezionare tutti gli atti, registri e documenti contabili ed amministrativi concernenti l'azienda ferroviaria o quella tramviaria e sono tenuti a fornire tutti i dati, notizie e chiarimenti, anche relativi alla loro azienda generale e che esso ritiene opportuno conoscere per l'esercizio delle sue funzioni di vigilanza e sindacato.

(È approvato).

Art. 21.

Le contravvenzioni alle disposizioni degli articoli 18 e 20 della presente legge sono punite con l'ammenda estensibile fino a lire 1,500 e, in caso di recidiva, fino a lire 3,000.

Tali pene sono applicate al direttore, od a chi ne fa le veci, nei casi di Società concessionarie di ferrovie o assuntorie di tramvie.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta di martedì.

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge e proroga dei RR. Decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1905, nn. 249 369 e 378; 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1907, nn. 429, 569 e 656, per la riduzione delle tariffe ferroviarie.**

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici desidera che si discuta questa sera il disegno di legge che segue per 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, il quale non darà luogo a discussione.

*Voci: Sì! sì!*

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

DE NOVELLIS, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 391-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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

*(La discussione generale è chiusa).*

Passiamo alla discussione degli articoli.

#### Art. 1.

Sono convertiti in legge i regi decreti 24 giugno, 27 luglio, e 3 agosto 1903, numeri 249, 369 e 378, 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, nn. 429, 569 e 636, coi quali furono istituite, in via di esperimento fino al 30 giugno 1905, tariffe eccezionali sulle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, sulle reti Sarde principale e secondarie, sulla linea Palermo-Trapani e su altre ferrovie secondarie.

Le disposizioni dei detti decreti continueranno ad avere vigore, finchè non siasi definitivamente regolata la materia.

*(È approvato).*

#### Art. 2.

È convalidata la iscrizione ed il corrispondente accertamento nel conto consuntivo del Ministero del tesoro per l'esercizio 1903-904 del capitolo n. 139-*decies*:

« Rimborsi dovuti a Società ferroviarie, non compensabili coi prodotti, per le perdite derivanti dalle tariffe eccezionali istituite coi regi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, nn. 249, 369 e 378 » con l'assegnazione di lire duecentosedicimilantavanta e centesimi trentanove (L. 216,090.39).

*(È approvato).*

#### Art. 3.

È convalidata la iscrizione ed il corrispondente accertamento nel conto consuntivo del Ministero del tesoro per l'esercizio 1904-905 del capitolo n. 141-*septies*:

« Rimborsi dovuti a Società ferroviarie, non compensabili coi prodotti, per le perdite derivanti dalle tariffe eccezionali istituite coi 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 » con l'assegnazione di lire duecentonovantaduemila (L. 292,000).

*(È approvato).*

Il ministro propone un articolo 3 bis del quale do lettura.

« È convalidata l'iscrizione ed il corrispondente accertamento nel conto consuntivo del Ministero del tesoro per l'esercizio 1905-1906 del capitolo n. 143-*septies*:

« Rimborsi dovuti a Società ferroviarie, non compensabili coi prodotti, per le perdite derivanti dalle tariffe eccezionali istituite coi regi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, nn. 249, 369 e 378; 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, numeri 429, 569 e 636, con l'assegnazione di lire 87,240.40 ».

La Commissione accetta quest'articolo aggiuntivo?

POZZI DOMENICO, relatore. La Commissione accetta.

PRESIDENTE. Dunque, se non vi sono osservazioni, anche questo articolo 3 bis, che diventerà 4, si intenderà approvato.

*(È approvato).*

Da ultimo viene l'articolo 4, che diventerà 5.

A cominciare dall'esercizio 1906-907 il Ministero del tesoro è autorizzato ad iscrivere nel proprio bilancio di spesa apposito capitolo con la denominazione:

« Rimborsi dovuti a Società ferroviarie per le perdite derivanti dalle tariffe eccezionali istituite coi 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 ».

Con decreto del ministro del tesoro verranno assegnate al detto capitolo le somme necessarie per provvedere a tali rimborsi.

*(È approvato).*

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

### Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle domande d'interrogazione e d'interpellanza pervenute alla Presidenza.

DE NOVELLIS, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione per conoscere se egli intenda fare approvare e porre in attuazione per l'anno in corso la legge già presentata sugli esami nelle scuole medie.

« Di Stefano ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della pubblica istruzione per sapere se non creda di provvedere a migliorare la condizione dei licenziati dagli istituti nautici in rapporto specialmente alla loro ammissione alle scuole superiori ed ai concorsi.

« Carnazza ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per sapere per quali ragioni siasi sinora trascurato di iniziare gli scavi di Sibari, destinati a documentare una civiltà per gran parte sconosciuta.

« Turco ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il 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.

« Turati ».

« Il sottoscritto domanda di interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno ai lavori di bonifica nel bacino inferiore del Volturno, e specialmente per sapere se riconosca che sono opere di bonifica la costruzione di una strada Grazzanise-Casal di Principe, la costruzione di un ponte sul Volturno tra Grazzanise e Brezza e la costruzione di altro ponte sul Volturno a Castelvoturno.

« Verzillo ».

PRESIDENTE. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno, come pure l'interpellanza se l'onorevole ministro entro le 24 ore non farà dichiarazioni in contrario.

Sui lavori parlamentari.

PANTANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PANTANO. Onorevole Presidente, vorrei rivolgerle una preghiera. Fra le relazioni, che ancora debbono essere presentate sui disegni di legge ministeriali, ve n'è una, che dovrebbe portare il n. 534, intitolata: Stazione di agrumicoltura e frutticoltura in Acireale.

Questo disegno di legge, che provvede ad un vero e proprio bisogno della cultura del Mezzogiorno, avrebbe a suo relatore il collega Giardini, che però fu colpito da malattia. Se si tardasse ancora, questa istituzione non potrebbe funzionare nel nuovo anno agrario. Vorrei quindi pregare l'onorevole Presidente perchè voglia interporre i suoi buoni uffici presso il collega Giardini affinchè, qualora le sue condizioni di salute, che ci auguriamo migliorino, continuassero a non permettergli di presentare la relazione, voglia delegare alcuno dei colleghi della Commissione a sostenere la discussione di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Non mancherò di fare quanto l'onorevole Pantano desidera.

Onorevole Cao-Pinna, ha chiesto di parlare?

CAO-PINNA. Fra le proposte d'iniziativa parlamentare ve n'è una per una tombola telegrafica nazionale a pro di alcuni istituti della Sardegna. Pregherei, d'accordo col Governo, l'onorevole presidente perchè voglia iscriverne lo svolgimento nell'ordine del giorno di martedì in principio di seduta. Non si tratta che di due parole.

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

PRESIDENTE. Allora così rimane stabilito.

Anche nella stessa seduta l'onorevole Rummo, d'accordo col ministro delle finanze, ha avvertito che svolgerà una sua proposta di legge, oggi ammessa alla lettura, che riguarda appunto una tombola telegrafica per l'ospedale di Benevento. Si metterà anche questa per martedì.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Se il Presidente consente, proporrei di mettere nell'ordine del giorno lo stato di previsione del Ministero di grazia e giustizia prima delle due leggi riguar-

danti l'una gli usi civili e l'altra, in seconda lettura, i provvedimenti per lo sgravio del debito ipotecario.

Insomma desidererei che fosse data la preferenza al bilancio del Ministero di grazia e giustizia.

**PRESIDENTE.** Consente però che preceda la discussione del disegno di legge riguardante il magistrato alle acque?

**GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** Sì.

**MANTOVANI.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Parli.

**MANTOVANI.** Faccio osservare che circa il disegno di legge sul magistrato delle acque non è ancora stata distribuita la relazione.

**PRESIDENTE.** È stata distribuita oggi alle 14, e, poichè il disegno di legge andrà in discussione martedì, ella avrà tutto il tempo per esaminarla.

L'onorevole Di Sant'Onofrio ha presen-

tato una proposta di legge che sarà trasmessa agli Uffici per la lettura.

Anche l'onorevole Pistoja ha presentato una proposta di legge che seguirà la stessa procedura.

La seduta termina alle ore 18.45.

*Ordine del giorno per la seduta di lunedì.*

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di interpellanze.

**PROF. AVV. LUIGI RAVANI**

*Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia.*

Licenziata per la stampa il 3 maggio 1907.

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.

