

CCCXCII.

TORNATA DI SABATO 2 MARZO 1912

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE GIRARDI.

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

	<i>Pag.</i>		<i>Pag.</i>
Assicurazioni sulla vita (Coordinamento)	17481	Circolazione degli automobili (<i>Discussione</i>)	17482
GIOVANELLI EDJARD, <i>relatore</i>	17481	BATTELLI	17488
Atti vari	17518	CAVAGNARI	17484-97
Disegni di legge (Presentazione):		COTUGNO	17482-84, 17504
Conversione in legge del regio decreto 24 dicembre 1911 che proroga la validità delle disposizioni della legge 30 gennaio 1898, portante provvedimenti per il credito fondiario nell'isola di Sardegna (NITTI)	17481	CRESPI SILVIO, <i>relatore</i>	17497, 17505-507-509
Conversione in legge del regio decreto 12 settembre 1911, che proroga il termine per la revisione straordinaria delle liste elettorali commerciali per i comuni delle provincie di Messina e Reggio Calabria, colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 (Id.)	17482	INCONTRI	17502
Provvedimenti per il trattamento di pensione degli operai dipendenti dall'amministrazione della guerra (SPINGARDI)	17491	NAVA OTTORINO	17489, 17506
Convalidazione del regio decreto 28 dicembre 1911 col quale la direzione generale delle ferrovie dello Stato viene autorizzata a provvedere per l'impianto e l'esercizio di linee ferroviarie in Tripolitania e Cirenaica (Id.)	17491	PANIÈ	17501-502-503-505-506-507
Convalidazione del regio decreto 3 ottobre 1911 che porta norme per le provviste, lavorazioni e trasporti di generi e materiali occorrenti per la spedizione in Tripolitania (Id.)	17491	PANSINI	17502
Convalidazione del regio decreto 7 dicembre 1911 che apporta aumenti alle unità delle armi combattenti ed alle tabelle organiche di formazione del regio esercito (Id.)	17491	SACCHI, <i>ministro</i>	17483-94, 17502-504-505-506
Convalidazione del regio decreto 11 gennaio 1912 riguardante la nomina a sottotenenti effettivi dei sottotenenti di complemento e dei sottufficiali del corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica (Id.)	17491	TAVERNA	17492, 17506
		TREVES	17486
		Interrogazioni:	
		Combattenti operai in Libia: pensioni privilegiate (SAMOGGIA):	
		PAVIA, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	17474
		Stazione di Carsoli (fermata di treni diretti):	
		AMICI GIOVANNI	17475
		DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	17475
		Tassa di successione:	
		CIMATI, <i>sottosegretario di Stato</i>	17477
		PAVIA, <i>sottosegretario di Stato</i>	17476
		PELLERANO	17477
		Industria vinicola:	
		BUCELLI	17478
		CAPALDO, <i>sottosegretario di Stato</i>	17478
		Rivendite di generi di privativa in Milano:	
		CIMATI, <i>sottosegretario di Stato</i>	17479-80
		CORNAGGIA	17479-80
		Cancelleria della pretura di Canelli:	
		BUCELLI	17480
		GALLINI, <i>sottosegretario di Stato</i>	17480
		Dimostrazioni degli studenti nell'università di Napoli:	
		BIANCHI LEONARDO (<i>Fatto personale</i>)	17515
		CREDARO, <i>ministro</i>	17512-17
		LUCIFERO	17512
		PANSINI	17513
		SALANDRA	17514
		Osservazioni e proposte:	
		Salute del senatore Tassi	17474
		BADALONI	17474
		FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	17474
		PRESIDENTE	17474

Lavori parlamentari	Pag. 17518-19
Relazioni (Presentazione):	
Infezione fillosserica (NITTI)	17482
Approvazione della convenzione stipulata con gli istituti fondatori della Cassa nazionale di assicurazione per gli infortuni degli operai sul lavoro (DI CAMBIANO)	17492
Bilancio di previsione del Ministero dell'interno (CAO-PINNA)	17492
Assestamento del bilanci di previsione esercizio 1911-12 (ABIGNENTE)	17492
Rinvio d'interrogazioni	17478-79-81
Votazione segreta (Risultamento):	
Provvedimenti per l'esercizio delle assicurazioni sulla durata della vita umana da parte di un Istituto nazionale di assicurazione	17509

La seduta comincia alle 14.

DA COMO, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Per la salute del senatore Tassi.

PRESIDENTE. L'onorevole Badaloni ha facoltà di parlare.

BADALONI. Essendo pervenute delle notizie gravi intorno alla salute del senatore Tassi, che è stato già nostro collega e che all'animo nostro è sempre presente e caro, mentre faccio gli auguri più vivi per la sua guarigione, prego l'onorevole Presidente di voler chiedere notizie della salute dell'egregio uomo e comunicarle alla Camera. (Approvazioni).

FALCIONI, sottosegretario di Stato per l'interno. A nome del Governo, mi associo, con la massima cordialità, al desiderio nobilissimo espresso dall'onorevole Badaloni. L'onorevole senatore Tassi è uno dei nostri ex-collegli più simpatici, ed è da tutti noi amato ed apprezzato. Anche io formo l'augurio che il male che lo affligge, e di cui non avevo notizia, sia passeggero, e che egli possa presto ristabilirsi in salute. (Approvazioni).

PRESIDENTE. La Camera si associa di tutto cuore alle parole testè pronunziate dall'onorevole Badaloni e dal rappresentante del Governo. La Presidenza, mentre si farà un dovere di chiedere notizie sulla salute dell'onorevole senatore Tassi, si augura che egli possa lungamente esser conservato all'affetto della famiglia e della patria. (Approvazioni).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Candiani, Cesare Nava, Larizza e Danieli, di giorni cinque; per motivi di salute, gli onorevoli: Fabri e Ciccotti, di giorni dieci; per ufficio pubblico, l'onorevole Di Rovasenda, di giorni quattro.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Samoggia, ai ministri del tesoro, della guerra e dell'agricoltura, industria e commercio, « per sapere se non ritengano opportuno e doveroso presentare proposte atte a migliorare l'attuale trattamento di liquidazione di indennità e di pensione per i soldati partecipanti alla guerra; e se, nel contempo, non ritengano di studiare una iscrizione obbligatoria alla Cassa nazionale di previdenza per assicurare a tutti i combattenti operai il diritto alla pensione ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il Ministero del tesoro, compreso della gravità della questione che forma oggetto della interrogazione della S. V. onorevole, fin dall'inizio della guerra di Libia si è preoccupato della questione medesima, e d'accordo col Ministero della guerra, sta studiando se ed in quali termini convenga addivenire alla modificazione del vigente sistema di pensioni privilegiate (che di per sè escludono, ad ogni modo, ogni trattamento d'indennità), in favore dei combattenti in Libia, e delle loro famiglie.

« Quanto alla proposta di eventuale iscrizione obbligatoria alla Cassa nazionale di previdenza, è da osservare che, anche ove non si addivenisse ad un miglioramento delle dette pensioni privilegiate, è pur sempre assicurato ai militari feriti ed alle famiglie dei morti, senza distinzione delle loro condizioni un trattamento speciale in base alle norme fondamentali del testo unico 21 febbraio 1895, n. 70 (articoli 100 e 101); senza bisogno, quindi, di ricorrere all'accennata iscrizione.

« Che se, poi, la proposta mirasse a garantire una pensione anche a quei combat-

tenti operai che rimanessero illesi, è da far presente, innanzi tutto, l'onere enorme che deriverebbe all'erario.

« Dal punto di vista tecnico, inoltre, Sua Eccellenza il ministro di agricoltura, industria e commercio giustamente osserva:

« 1° qualunque provvedimento diretto a migliorare l'attuale trattamento di pensione d'inabilità (la sola che possa essere presa in considerazione) a favore dei soldati partecipanti alla guerra, attualmente iscritti alla Cassa nazionale, richiede i mezzi necessari per far fronte ai nuovi oneri, e segnatamente un maggiore contributo dello Stato a incremento della dotazione del fondo d'inabilità (articolo 11 del testo unico di legge sulla Cassa nazionale di previdenza approvato con regio decreto 30 maggio 1907, n. 376);

« 2° l'obbligatorietà dell'iscrizione alla Cassa nazionale di previdenza per assicurare a tutti i combattenti operai il diritto alla pensione introdurrebbe una deroga al vigente sistema della libertà sussidiata. Prevedibilmente essa condurrebbe all'insuccesso che ebbe a verificarsi nell'esperimento tentato nel 1902 promuovendo artificialmente con la propaganda fatta dagli ufficiali, e perciò congiunta ad una momentanea azione morale, l'iscrizione di circa 20,000 soldati. La quasi totalità di questi si limitò ad effettuare il primo versamento senza più perseverare, dopo cessato il servizio militare, negli obblighi derivanti dalla iscrizione.

« Il sottosegretario di Stato

« PAVIA ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione, inserita nell'ordine del giorno di oggi, è dell'onorevole Giovanni Amici al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere le ragioni che impedirono alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato di concedere la fermata dei treni diretti alla stazione di Carsoli, capoluogo di mandamento, mentre fu concessa ad Arsoli e a Tagliacozzo, che sono centri meno importanti. »

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. La ragione principale per cui non si è potuto stabilire la fermata dei due diretti 515 e 516 alla stazione di Carsoli, è dipesa principalmente dal fatto che, sulla linea Roma-Sulmona-Castellammare Adriatico, si raggiungono con quei diretti i massimi di velocità consentiti dalle condizioni tecniche della linea.

Quanto al confronto con le stazioni di Tagliacozzo ed Arsoli, osservo che la fermata a Tagliacozzo è stata istituita pel maggior movimento di viaggiatori, che si verifica in quella stazione; e la fermata del diretto 616 a Arsoli, perchè questo treno deve ugualmente fermarsi in quella stazione per ragioni interne di servizio.

Posso assicurare però l'onorevole Amici che, in occasione della revisione dell'orario di quella linea, si terrà conto del suo desiderio, per vedere se sia possibile consentire la fermata del diretto 615 a Carsoli.

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

AMICI GIOVANNI. La chiusura dell'onorevole sottosegretario m'autorizzerebbe a dichiararmi semisoddisfatto (*Si ride*), però temo che le sue promesse non s'avverino: perchè questa fermata di Carsoli fu chiesta nientemeno che quattro anni fa; e, nonostante tutte le premure fatte, non si è ancora potuta ottenere.

La disgrazia di quel comune è forse di non avere un deputato sufficientemente attivo ed energico, (*Oh! Oh!*) come hanno la fortuna di averlo Tivoli ed Arsoli; paesi i quali hanno i rappresentanti che s'interessano molto attivamente dei loro colleghi! A quella stazione convengono comuni appartenenti a tre provincie: alla provincia di Aquila, la provincia di Roma ed a quella, in nome della quale io parlo, di Perugia. Sono ben 60 paesi che hanno una popolazione di circa 40 mila abitanti, e danno alla ferrovia un prodotto netto di 200 mila lire all'anno. Ciononostante a Carsoli, che pure è capoluogo di mandamento, non si è voluto mai concedere la fermata dei treni diretti, mentre la si è concessa non solo ad Arsoli, ma anche a Tagliacozzo forse perchè in quest'ultimo paese si reca a villeggiare un celebre cantante! (*Si ride*).

Per la mancanza della fermata a Carsoli tutti i testimoni, tutte le parti che si devono recare al Tribunale di Avezzano, non hanno modo come tornare ai loro paesi e devono pernottare ad Avezzano, ovvero si devono assoggettare ad una spesa non indifferente di vettura per ritornare ai loro paesi di origine.

Ma io non dò la colpa di tutto ciò al Ministero: la colpa risale al direttore generale delle ferrovie, il quale nelle varie risposte che ha dato ai deputati che gli hanno rivolto analoghe raccomandazioni, ha detto di non poter concedere la fermata,

adducendo via via motivi diversi. Una volta rispose che gli impianti della stazione di Tagliacozzo non avevano sufficiente elasticità (egli saprà che cosa ciò voglia dire); una seconda volta rispose che la fermata avrebbe impedito la coincidenza coi treni di Castellammare e con quelli che mettono capo a Foggia.

E invece, dalle notizie che ho assunto, mi risulta che per la linea di Castellammare, il treno deve aspettare un'ora e mezzo la coincidenza; onde non si comprende come sia impossibile farlo fermare un minuto a Carsoli!

Una terza volta si rispose che il traffico a Carsoli non è uguale a quello di Tagliacozzo. Io non so quale sia il traffico di Tagliacozzo, ma so che delle tre stazioni di Arsoli, Carsoli e Tagliacozzo, quella di Carsoli è la più importante, perchè interessa tre provincie, mentre quella di Arsoli ne interessa solo due, e quella di Tagliacozzo solo una.

Prendo atto con piacere delle promesse dell'onorevole sottosegretario di Stato, ma temo che nell'estate prossima queste non saranno mantenute.

E non vorrei si verificasse quello che già si verificò l'anno scorso, quando la popolazione di Carsoli, indispettita, assalì i treni e si abbandonò a disordini, tanto che dovette inviarsi colà un commissario, il quale gratificò della sua presenza quel comune per due mesi, senza concludere niente.

Mi auguro che ciò non torni a verificarsi, perchè non si dica che per ottenere qualche cosa bisogna sempre scendere in piazza.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Pellerano, ai ministri del tesoro e delle finanze, « sulla interpretazione erronea ed antigiuridica data dalla Direzione generale del debito pubblico e dalle Direzioni generali delle tasse sugli affari e del demanio all'articolo 21 della legge 23 aprile 1911, n. 259 ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro ha facoltà di rispondere.

PAVIA, sottosegretario di Stato per il tesoro. Rispondo io a questa interrogazione perchè essa è rivolta a me per il primo mentre avrebbe dovuto essere principalmente diretta al ministro delle finanze, perchè il Ministero delle finanze è quello che ordina e dà le disposizioni per esigere le tasse ed il Ministero del tesoro non fa che incassarle.

L'onorevole interrogante asserisce che la Direzione generale del Debito pubblico a-

vrebbe data alla legge un'interpretazione erronea ed antigiuridica; ora io non aveva capito a che cosa egli volesse alludere, perchè nessun atto compiuto dalla detta Direzione generale aveva dato motivo a contestazioni.

Poichè però l'onorevole Pellerano ha avuto la cortesia di informarmi circa lo scopo della sua interrogazione, mi credo in dovere di rispondergli, non avendo potuto consultare gli atti, solo affidandomi al senso giuridico che deve guidarci nell'interpretazione delle leggi.

L'onorevole Pellerano, dunque, si riferisce ad una pretesa lesione dei diritti acquisiti anteriormente all'applicazione della legge del 1911. Gli osservo però che avrebbe trovato sede opportuna durante la discussione di quella legge; egli allora avrebbe dovuto proporre una disposizione transitoria in favore di tutte quelle successioni le quali avevano già superato il periodo di prescrizione. Mancando tale disposizione transitoria non si può ormai sollevare la questione. L'articolo 21 infatti stabilisce: « La traslazione delle rendite nominative del Debito pubblico ed il loro tramutamento al portatore, quando dipendano da morte od assenza del titolare, non possono in verun caso aver luogo, se prima non è esibita la attestazione, da rilasciarsi gratuitamente dall'Ufficio del registro, che è stata pagata la relativa tassa di successione ».

Ricordiamo la genesi di questo articolo. La Direzione generale del Debito pubblico, accertasi che su quattro miliardi circa di rendita intestata nominativamente, pochissima pagava la tassa di successione, scoprì facilmente come la frode avveniva. I sistemi erano parecchi. Vediamone alcuni.

Le tasse di successione si devono pagare entro sei mesi. Che cosa faceva il proprietario, l'erede della rendita nominativa? Domandava immediatamente il tramutamento della rendita da nominativa, in rendita al portatore e la vendeva, e così nella successione non esisteva più alcuna attività su cui ripetere la tassa di successione.

Secondo sistema: l'erede, o il legatario, lasciava passare dieci anni, esigeva sulle cartelle intestate, a nome del defunto, gli interessi, non pagava la tassa di successione e dopo dieci anni eccepeva la prescrizione.

Così la tassa di successione per questi 4 miliardi era in grandissima parte frodata.

Per impedire tali abusi, fu proposta ed approvata la disposizione su cui ora discutiamo. Non si tratta dunque di una que-

stione di interpretazione, ma di un esplicito e tassativo articolo di legge.

Quando la legge venne discussa non si domandò quel che oggi domanda l'onorevole Pellerano, nè si invocò, per le successioni le quali già avevano superato il periodo di prescrizione, la legge generale come deroga alla legge speciale. Ma io qui potrei fare della facile dottrina per dimostrare che ciò non sarebbe stato e non è possibile; ricorderò che la legge di registro, all'articolo 128, dice che gli atti non registrati non si potranno produrre in giudizio o davanti un ufficio governativo per avere effetti senza il previo pagamento delle relative tasse e senza la corrispondente registrazione.

Ora se questa deroga alla legge generale è stata possibile in materia di documenti da presentare in giudizio, a maggior diritto doveva ammettersi, come dal Parlamento è stata ammessa, anche per la materia così importante della tassa di successione sulle rendite nominative.

Un altro esempio che mi viene a memoria, è quello della Francia che aveva la prescrizione dei tre anni, e l'ha portata a cinque, poi a dieci ed oggi a trent'anni. Dunque anche in quel paese con una legge speciale si è modificata la legge generale, la quale non deve essere un pretesto a commettere frodi in danno dell'Erario.

Quindi credo intempestiva la domanda che fa oggi l'onorevole Pellerano, e ritengo che nessuna interpretazione nè antiggiuridica, nè erronea, come dice nella sua interrogazione, si sia fatta dall'Amministrazione del tesoro.

Nota per ultimo che in alcuni casi, poichè *summum ius, summa iniuria*, l'Amministrazione delle finanze e quella del tesoro sono assai conciliative: esse, per esempio, consentono che la tassa di successione non si paghi quando si tratta non dell'erede, ma del terzo che ha avuto la cessione del titolo dall'erede, il quale aveva lasciato passare dieci anni senza pagare la tassa, e quindi in buona fede è divenuto possessore del titolo ceduto, credendo che la tassa fosse già stata pagata.

Invece per i casi di successione, nei quali il titolo è in possesso dell'erede o del legatario, la legge c'è ed allora — *dura lex sed lex* — deve venire applicata.

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

CIMATI, sottosegretario di Stato per le finanze. L'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro ha così bene risposto all'onorevole Pellerano, che io, anche per non tediare la Camera, ho poco da aggiungere. Dirò soltanto che l'Amministrazione finanziaria, si riserva di esaminare col massimo scrupolo quei casi nei quali la rigorosa applicazione della legge potesse offendere la giustizia.

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

PELLERANO. L'egregio sottosegretario di Stato per il tesoro ha voluto giustificare l'articolo 21 della legge 23 aprile 1911. E siamo perfettamente d'accordo. Quella legge anch'io l'ho votata, e la trovo giusta. Ma la questione è tutt'altra. Io dico: uno che ha acquisito il diritto di prescrizione per la legge del 1897 deve oggi aver perduto questo diritto, perchè è venuto l'articolo 21 della legge 23 aprile 1911? No, perchè non si può offendere un diritto acquisito, senza che ciò sia esplicitamente stabilito dalla legge.

E questo, me lo insegna l'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro, è un principio di diritto elementare che non si può obliare.

Ed è tanto vero che la Direzione generale è in errore, che per i terzi ammette il condono. O l'Amministrazione dello Stato ha il diritto di pretendere il certificato di successione anche per le successioni prescritte, e allora deve pretenderlo sempre, tanto che venga l'erede, come un terzo; o non lo ha, come non lo ha nel fatto specifico, e non lo deve pretendere contro nessuno. Il vostro modo di procedere indica che ho ragione. Perchè, ripeto, l'articolo 21 della legge parla solo delle successioni future, e non concerne i casi passati.

E questo è un canone di diritto che noi, i quali esercitiamo o bene o male la professione di avvocato, lo sappiamo.

Mi pare dunque che la cosa non sia stata ancora bene studiata. E poichè si tratta di una questione abbastanza grave di interpretazione di legge, io tramuto la mia interrogazione in interpellanza.

In altra sede più opportuna potremo così meglio discutere la cosa e potrà darsi che la Direzione generale del debito pubblico finisca col darmi ragione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Buccelli, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere come intenda tutelare l'industria vinicola dopo

la sentenza del Tribunale di Torino in data 2 ottobre 1911 che ritiene *vino genuino* quello che ha una gradazione alcoolica di non meno di cinque gradi ».

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato.

CAPALDO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. La interrogazione dell'onorevole Buccelli si riferisce ad una sentenza del tribunale di Torino, emessa il 2 ottobre 1911, nella causa contro un tal Vittorio Sacco per contravvenzione alle legge intorno al commercio dei vini, contestatagli dall'Ufficio d'igiene di Torino.

In prima istanza, innanzi al pretore, il Sacco era stato condannato, e in appello la sentenza fu revocata: il Tribunale assolse completamente il Sacco, ma non per le ragioni indicate dall'onorevole interrogante, perchè cioè vi fosse stata la dichiarazione formale del magistrato che i vini aventi una alcoolicità inferiore ai cinque gradi dovessero ritenersi vinelli, ma per tutt'altra circostanza, ossia semplicemente perchè non si era trovata nella perizia d'accusa la dimostrazione del fatto asserito, che il vino in questione si potesse considerare come *vinello*.

La difesa soltanto trattò la questione del grado di alcoolicità in questo senso. La perizia aveva dichiarato che quel vino sequestrato aveva sei gradi e un quarto per cento, ed allora, invocando le disposizioni sul dazio consumo di Torino, per le quali s'intendono vinelli i vini inferiori ai cinque gradi, sostenne che quel vino non poteva essere considerato come *vinello*. Ma, ripeto, non fu questa la ragione per cui il magistrato pronunziò l'assoluzione, ma soltanto perchè la perizia non aveva dato risultati positivi a sostegno della asserita non genuinità del vino.

Ora, come l'onorevole Buccelli sa, per applicare disposizioni più restrittive la legge deve in questa materia venir riformata; e tanto è ciò vero che l'onorevole Buccelli stesso insieme con altri colleghi ha presentato una proposta di legge per questo scopo.

Sino a quando la legge non sarà modificata il Ministero ha il dovere di farla eseguire così com'è senza estendere, la portata delle sue disposizioni.

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

BUCCELLI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato; e mi limito a fare una osservazione circa la proposta di legge

da me presentata, e l'opera della Commissione che la sta esaminando, e della quale io pure fo parte.

Il relatore di tale proposta, onorevole Carlo Ferraris, fin dal luglio 1911 ha presentato al ministro di agricoltura, industria e commercio un quesito inerente alla riforma della legge del 1904, ma il ministro non ha risposto ancora.

Prego perciò l'onorevole sottosegretario di Stato di sollecitare la risposta, altrimenti la riforma non potrà mai venir discussa.

CAPALDO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPALDO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Se l'onorevole Buccelli avesse rivolto la sua interrogazione su questo punto, avrei potuto rispondergli; invece egli mi ha interrogato sulla sentenza del tribunale di Torino.

Ad ogni modo gli prometto che solleciterò l'invio della risposta attesa dall'onorevole Commissione di cui egli fa parte.

BUCCELLI. Sono soddisfatto e la ringrazio.

La mia osservazione mi è stata suggerita dall'accento che ella ha fatto alla proposta di legge d'iniziativa parlamentare; ho voluto spiegare la ragione per cui essa non ha potuto finora venire discussa.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Campanozzi al ministro dell'interno; « sulle ragioni che lo hanno indotto a mantenere in servizio a Piombino l'ufficiale dei carabinieri che è ritenuto il principale responsabile dell'eccidio del 24 settembre 1911; e sugli eccessi dell'autorità di pubblica sicurezza, a Piombino e nell'Elba, che sembrano diretti, più che ad assicurare l'ordine pubblico, a indebolire la resistenza operaia ».

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Come dichiarai ieri all'onorevole Eugenio Chiesa, ripeto oggi all'onorevole Campanozzi che tutte le interrogazioni e le interpellanze, che concernono lo sciopero dell'Elba e di Piombino, debbono essere riunite, e rimesse ad una seduta da determinarsi, per dar luogo ad una discussione. Con l'onorevole Chiesa e con altri colleghi sarei d'accordo per rimetterle all'11 marzo; ma la domanda per la fissazione di tale

giorno non può per ora essere fatta. Prego quindi l'onorevole Campanozzi di voler consentire al differimento, assicurandolo che il Governo intende illuminare ampiamente la Camera su un argomento che trascende i limiti di una interrogazione per assumere una ben più alta importanza.

CAMPANOZZI. Consento al differimento chiesto dall'onorevole sottosegretario di Stato.

PRESIDENTE. Questa interrogazione è dunque differita.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Marangoni, al ministro di grazia e giustizia, « sulle deplorevoli lungaggini del procedimento penale a carico dei notissimi autori del tentativo di furto di una scultura di Agostino Di Duccio nella chiesa annessa al seminario vescovile di Pontremoli ».

Non essendo presente l'onorevole Marangoni, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cornaggia, al ministro delle finanze, « circa le ragioni che hanno determinato in Milano numerose soppressioni di rivendite di generi di privativa ».

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

CIMATI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. L'onorevole Cornaggia sa che la distribuzione delle rivendite dei generi di privative, specialmente nelle grandi città, non corrisponde nè alle esigenze del servizio nè a quelle dei consumatori. Appunto per ovviare a questi inconvenienti l'Amministrazione è venuta nella determinazione di sopprimere mano mano che si rendono libere o per decesso o per cessazione di contratto quelle rivendite che risultano superflue, istituendone altre nei centri nei quali se ne riconosce il bisogno.

La soppressione di talune rivendite si deve anche fare per potere in qualche modo, col guadagno maggiore che avranno i rivenditori che rimangono, permettere a questi di ottenere quei miglioramenti, che da tanto tempo reclamano.

Per la città di Milano, l'Intendenza di finanza, d'accordo con la Federazione nazionale dei tabaccai, su 310 rivendite ha proposto, mi pare, la soppressione di 30 o 31; ma finora, l'onorevole Cornaggia lo sa, non ne sono state soppresse che 5, mentre ne sono state istituite 31 nuove. Mi pare perciò che l'onorevole Cornaggia debba, non solo dichiararsi soddisfatto, ma anche

aiutare l'Amministrazione nell'adottare questi provvedimenti, che rispondono ai bisogni di essa ed alle esigenze del pubblico.

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

CORNAGGIA. Non credo di commettere indiscrezione rettificando una asserzione dell'onorevole sottosegretario di Stato dicendo che l'intendente di finanza di Milano, che è andato in riposo, e che per ciò non può temere più le autorità superiori, era contrario alla soppressione.

Io non sono in grado di giudicare il piano del Ministero delle finanze per la nuova distribuzione delle rivendite, ma posso dire che hanno avuto ragione di allarmarsi i rivenditori quando hanno sentito, che si dovranno sopprimere 39 rivendite, e quando si è cominciato a sopprimerle. Fu allora che io presentai la mia interrogazione.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che si procederà lentamente, mano mano che cesseranno i contratti; in tal caso la cosa ha un aspetto un poco diverso, perchè prima si credeva che questa soppressione dovesse avvenire d'un colpo. Ma ad ogni modo raccomando all'onorevole sottosegretario di Stato di procedere, con molti riguardi verso gli interessati, alla soppressione delle rivendite.

Che il Ministero sia d'accordo colla Presidenza della Federazione dei tabaccai può essere; ma l'onorevole sottosegretario di Stato saprà certamente che non tutti gli interessati sono d'accordo con essa, e che vi sono diritti e interessi, che debbono essere rispettati dal Ministero, anche se non fossero protetti dalla Federazione dei tabaccai.

È necessario tener presente che colla soppressione di alcune rivendite si rovinano delle famiglie, perchè vi sono alcuni rivenditori, che hanno incontrato grossi sacrifici per avviare una rivendita, per mettere in ordine un negozio, che hanno incontrato spese qualche volta perfino di sei o di otto mila lire per questi scopi; e per essi una brusca soppressione rappresenterebbe una rovina irreparabile.

Senza entrare in fatti singoli, per i quali mi occorrerebbe raccogliere elementi precisi, che ora non sono in grado di raccogliere, mi permetto di raccomandare all'onorevole sottosegretario di Stato che nel provvedere alle rivendite in Milano, faccia rispettare nel modo migliore i diritti e gli interessi di tanti cittadini.

CIMATI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIMATI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Credo che l'onorevole Cornaggia sia incorso in una inesattezza. Io ho detto che le rivendite si sarebbero soppresse gradatamente, o per cessazione dei contratti, o per morte dei titolari. Quindi da parte del Ministero non vi è offesa a diritto alcuno.

CORNAGGIA. Ho parlato di diritti e di interessi, perchè anche questi ultimi vanno rispettati e qualche volta la cosa più naturale sarebbe la rinnovazione delle concessioni.

PRESIDENTE. Non essendo presenti gli onorevoli interroganti s'intendono ritirate le seguenti interrogazioni:

Montesor, al ministro dell'interno « per sapere quando sarà emanato il promesso regolamento che sostituisca l'ordinanza di polizia veterinaria del 3 marzo 1904, essendo urgente che sia disciplinata in modo uniforme per tutte le provincie la profilassi epizootica, nell'interesse reciproco dell'allevamento del bestiame e del libero commercio »;

Marangoni, al ministro dell'interno, « sugli incidenti di domenica 3 settembre 1911 durante il comizio di Ro Ferrarese e sulle continue sistematiche provocazioni di quel brigadiere dei carabinieri a danno dei lavoratori organizzati ed a servizio dei signorotti locali ».

Segue la interrogazione dell'onorevole Buccelli, al ministro di grazia e giustizia, « per sapere quando intenda provvedere alla nomina del personale mancante presso la Cancelleria della pretura di Canelli, già reclamato da molto tempo da quelle popolazioni, mancanza segnalata al Ministero, e che perdurando porterebbe gravi conseguenze nel disbrigo sollecito delle pratiche di ufficio ed al buon andamento della giustizia ».

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

GALLINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e culti*. L'onorevole Buccelli sa che per la tabella organica del 1907, alla pretura di Canelli erano addetti due funzionari di cancelleria. È vero che uno dei due, l'aggiunto, era stato applicato al casellario, ma è anche vero che vi si è provveduto con una applicazione fatta d'ordine del procuratore generale.

Aggiungo poi, e questo spero renderà soddisfatto il collega Buccelli, che in forza della nuova legge, i funzionari di cancelleria di quella pretura da due sono stati portati a tre, e che nell'imminente movimento di personale tutti e tre i posti saranno occupati. Così il lavoro della cancelleria della pretura di Canelli sarà regolarmente eseguito.

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

BUCCELLI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia. A me non resterà che mandare il resoconto stenografico della seduta di oggi al sindaco di Canelli; così egli potrà vedere come l'onorevole sottosegretario di Stato abbia soddisfatto la mia richiesta, cosa di cui nuovamente lo ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, si intendono ritirate le interrogazioni seguenti:

Celesia, al ministro degli affari esteri « per sapere come il console italiano di Barcellona non si sia opposto e si sia invece, a quanto pare, prestato all'arresto di un cittadino italiano in quel porto, in seguito a richiesta del Governo argentino, atto che appare gravemente lesivo del diritto e del prestigio nazionale »;

Valvassori-Peroni, al ministro di agricoltura, industria e commercio « sulla opportunità di un'intesa con il Governo argentino, per la riduzione della tariffa doganale stabilita per l'importazione nel nostro paese delle carni congelate e la conseguente riduzione della tariffa doganale per l'introduzione dei nostri formaggi »;

Giovanelli Alberto, al ministro di grazia e giustizia « per sapere quali ragioni ritardino, oltre ogni previsione, la nomina del sub-economo di Lonigo, essendo stato chiuso il concorso fino dal luglio 1910 »;

Rosadi, al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere se sia vero che abbia assegnato alcuni comandati alle Biblioteche in spregio all'articolo 101 del regolamento e della campagna sostenuta contro i comandati »;

Luciani, al ministro dell'interno « sulle sue intenzioni circa il ripetuto invio al reclusorio di Turi di frotte di condannati affetti da tubercolosi, in dispregio alle assicurazioni altra volta date in contrario e con non lieve pericolo per quella cittadinanza ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Campanozzi al ministro delle poste e dei telegrafi « sull'inesplicabile ritardo che è an-

cora frapposto alla promulgazione del regolamento telefonico, col quale debbonsi stabilire le norme organiche per l'applicazione della legge 19 luglio 1909 ».

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. Chiedo che questa interrogazione sia rimessa a lunedì.

PRESIDENTE. Sta bene.

Sono così esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno di oggi.

Coordinamento del disegno di legge: Provvedimenti per l'esercizio delle assicurazioni sulla durata della vita umana da parte di un Istituto nazionale di assicurazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione segreta sul disegno di legge: Provvedimenti per l'esercizio delle assicurazioni sulla durata della vita umana da parte di un Istituto nazionale di assicurazione.

Prima però di procedere alla votazione segreta invito l'onorevole relatore a riferire alla Camera sul coordinamento di questo disegno di legge.

GIOVANELLI EDOARDO, *relatore*. Nell'articolo 1, al penultimo comma, la Commissione propone di sopprimere le parole: « il regolamento per la esecuzione della presente legge ». La Commissione propone altresì la soppressione dell'ultimo comma di detto articolo.

Queste due disposizioni di cui si propone nel primo articolo la soppressione sono invece rimandate all'articolo ultimo della legge, là dove si parla del regolamento, per non parlarne due volte.

Nell'articolo 2, al secondo capoverso si devono sostituire le parole « articolo 20 », alle parole « articolo 18 ».

L'articolo 17-*bis* deve diventare 18, l'articolo 17-*ter* diventa 19, l'articolo 18 diventa 20. Così l'articolo 19 diventa 21. In questo articolo 21, al quarto capoverso, alle parole « Ministero di agricoltura », si debbono aggiungere le altre « industria e commercio ».

L'articolo 20 diventa 22 e il 21 diventa 23. In questo articolo, al primo capoverso, deve sostituirsi la parola « associazioni » all'altra « assicurazioni ».

Gli articoli 22, 23, 24, 24-*bis*, e 24-*ter*, diventano rispettivamente 24, 25, 26, 27 e 28. In quest'ultimo articolo, primo capoverso,

alle parole « 5 giugno 1911 », debbono sostituirsi le parole « 31 dicembre 1911 ».

Sempre all'articolo 28, dove si parla della risoluzione delle controversie deferite al Consiglio di Stato, si deve dire così: « La competenza esclusiva a risolvere le controversie che sorgessero sull'applicazione del precedente capoverso, spetta alla Quinta Sezione del Consiglio di Stato che giudicherà con le norme di procedura che saranno determinate dal regolamento ».

L'articolo 24-*quater* diventa 29; e in quest'articolo si devono sostituire le parole: « articolo 28 » alle parole « articolo 24-*ter* »; l'articolo 24-*quinqüies* diventa 30, e l'articolo 24-*sexies* diventa 31.

All'articolo 32, che sarebbe l'antico articolo 25, devono aggiungersi quelle parole che sono state tolte all'articolo primo e che riguardano il regolamento, di modo che esso risulterà così formulato: « Il regolamento per l'esecuzione della presente legge sarà emanato entro due mesi, e stabilirà la data dell'entrata in vigore della legge ».

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, le proposte di coordinamento presentate dall'onorevole relatore s'intendono approvate.

(Sono approvate).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta del disegno di legge: Provvedimenti per l'esercizio delle assicurazioni sulla durata della vita umana da parte di un Istituto nazionale di assicurazioni.

Si faccia la chiama.

BASLINI, *segretario*, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasciemo aperte le urne e procederemo nell'ordine del giorno.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

Presentazione di disegni di legge e di una relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio ha facoltà di parlare.

NITTI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del regio decreto 24 dicembre 1911 che proroga la validità

delle disposizioni degli articoli 3 e 5 della legge 30 gennaio 1898 portante provvedimenti per il credito fondiario nell'isola di Sardegna;

Conversione in legge del regio decreto 12 settembre 1911 che proroga i termini per la revisione straordinaria delle liste elettorali commerciali per i comuni delle provincie di Messina e Reggio Calabria, colpite dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Mi onoro anche di presentare alla Camera la relazione sullo stato della infezione fillosserica e sui provvedimenti attuati nel 1910 contro la fillossera.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del regio decreto 24 dicembre 1911 che proroga la validità delle disposizioni degli articoli 2 e 5 della legge 30 gennaio 1908 portante provvedimenti per il credito fondiario nell'isola di Sardegna;

Conversione in legge del regio decreto 12 settembre 1911 che proroga i termini per la revisione straordinaria delle liste elettorali e commerciali per le provincie di Messina e Reggio Calabria colpite dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Questi disegni di legge saranno trasmessi agli Uffici.

Do pure atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione della relazione sullo stato della infezione fillosserica e sui provvedimenti attuati nel 1910 contro la fillossera.

Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Discussione del disegno di legge: Circolazione degli automobili.

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

Se ne dia lettura.

BASLINI, segretario, legge: (V. *Stampato* n. 824-A).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cotugno, il quale propone di sospendere la discussione di questo disegno di legge.

COTUGNO. Onorevoli colleghi, sono veramente dolente di togliere all'onorevole

Cavagnari il piacere di presentare una delle sue sospensive. (*Commenti — Si ride*). Egli tollererà che alla sua scuola si facciano dei discepoli. Gli auguro di tutto cuore un secolo di vita; ma dopo di lui dovrà venire qualcuno che di sospensive dovrà presentarne. (*Commenti*).

La legge che è innanzi alla Camera, trova nella relazione i suoi motivi fondamentali nei ripari che invano si è creduto di mettere agli abusi dei quali gli automobilisti si sentivano vittime, all'opera di agenti poco corretti o di comuni avversari a queste innovazioni della scienza.

Il principio è forse idealmente buono, ma io credo che per evitare un inconveniente, un danno, si è proposto alla Camera un disegno di legge, che se dovesse essere approvato, non potrebbe non aver conseguenze funeste.

PRESIDENTE. Onorevole Cotugno, la prego di non entrare nel merito del disegno di legge.

COTUGNO. Mi atterrò strettamente al tema.

Fo osservare alla Camera che, per le suddette ragioni, noi siamo chiamati a discutere un disegno di legge, il quale assolutamente sovverte tutte le leggi fondamentali del Regno, quelle penali e civili, e viene a creare nuove teoriche, nuove dottrine sulla colpa, che non si comprende quasi come possano essere state non solo pensate, ma scritte nella relazione che è stata distribuita.

Pare che in un'epoca in cui a Giacomo Lebaudy venne in mente di crearsi un impero nel Sahara, anche gli automobilisti abbiano voluto crearsi il loro regno, perchè se questa legge fosse approvata, si sanzionerebbe la quasi impunità per tutti gli investimenti, per tutti gli infortuni da essi prodotti.

Io sostengo che tutto il principio, tutto il fondamento, sul quale riposa questa legge, è errato. Io sostengo che nessun giurista può dare il suo consentimento a un simile progetto, sia pure negli articoli come furono concordati con l'onorevole ministro.

Quando un simile disegno di legge fosse approvato, noi dovremmo dichiarare la nostra bancarotta nel legiferare... (*Interruzioni*). Mi piace di sentire queste interruzioni; ma, mi sembra, che esse vengano principalmente dai deputati possessori di automobili. (*Si ride*). Di fatti innanzi ai nostri uffici vi sono sei o sette domande di

autorizzazione a procedere contro deputati fortunati possessori di automobili. Io però insisto nel dichiarare alla Camera che è una serie di strani principii e di privilegi quelli che si vogliono con questa legge codificare, che urtano contro quanto fin qui si è sancito in tema di responsabilità per infortunio.

PRESIDENTE. Onorevole Cotugno, la prego nuovamente di mantenersi nei limiti della sua proposta di sospensiva.

COTUGNO. Concludo subito. Questo disegno di legge, così come è stato presentato alla Camera, non è, a mio parere, maturo per la discussione, esso non è stato sufficientemente studiato e va ancora meditato. Solo quando sarà in armonia coi principii fondamentali del nostro diritto e non apparirà più come un ingiusto privilegio a favore degli automobilisti potrà essere seriamente discusso ed anche approvato.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Cotugno, piuttosto che la sospensiva, ha proposto la reiezione del disegno di legge. Esso, a suo parere, sarebbe contrario al diritto vigente e lo sovvertirebbe in favore degli automobilisti; ma ciò dovrebbe condurre l'onorevole preopinante a discutere i vari articoli che egli crede sovvertano il diritto vigente per persuadere la Camera a respingerli e non a chiedere che non si legiferi in una materia così importante nella quale invece tutti ne sentono bisogno; poichè fino ad ora non si sono avute in proposito che disposizioni regolamentari, salvo una disposizione incidentale in una legge coordinatrice per un testo unico.

Non posso poi assolutamente ammettere non tanto per me, che dall'amico onorevole Cotugno potrei anche accogliere tale criterio, quanto per la Commissione, che il disegno di legge non sia stato sufficientemente studiato.

Credo poi assolutamente errato il concetto sostenuto dall'onorevole Cotugno, che il disegno di legge sovverta i principii del diritto comune a favore degli automobilisti. Certo nel disegno di legge si sono dovute introdurre alcune disposizioni di equità; ma bisogna anche tener presente che l'automobilismo non è solo da considerarsi come un esercizio sportivo dei ricchi, essendo oggi diventato un mezzo essenziale di sviluppo

industriale e commerciale ed anche un interesse di grandi masse operaie.

Io gli faccio però osservare che basterebbe esaminare l'articolo 4 della legge per vedere che, in luogo di sovvertire, si è data sanzione più severa al diritto comune in confronto degli automobilisti.

Tutti i giuristi sanno che è antica e sempre discussa la questione sulla inversione della prova in caso di infortuni e come sia difficile, caso per caso, sceverare a chi spetti l'onere della prova. Ebbene l'articolo 4 stabilisce che, nel caso di infortunio, l'onere della prova di non aver colpa, cioè di aver esercitato tutte le cautele necessarie nel guidare il veicolo, incombe all'automobilista. Di guisa che, nel caso d'infortunio, l'attore infortunato si presenta e quando ha affermato e dimostrato il nesso di casualità tra il suo danno e l'automobile, tocca all'automobilista di provare che non vi è stata da parte sua colpa. Tale principio non apparirà certo antiggiuridico, quando si pensi che in sostanza non è difforme da quanto la giurisprudenza vuol stabilire, in base al diritto comune. Si tratta soltanto di precisare con un istituto ben definito ciò che per così dire presiste. Quanto all'altro punto dell'articolo 4 e cioè alla solidarietà fra proprietario e conducente io vi domando se non sia da tutti sentito il bisogno di estendere la solidarietà. Perchè se il proprietario deve essere responsabile, responsabile deve certamente essere anche il conducente. Come si può immaginare che non vi sia solidarietà fra di loro?

Non vi dovrebbe dunque essere nulla di nuovo e, se anche qualche altra azione di diritto fosse stata introdotta, è proprio da quella parte della Camera che si deve contrastare qualche novazione del diritto comune? (*Bravo!*)

Io credo anzi che il diritto, come qualsiasi altra cosa, sia sempre in progresso e i fatti nuovi della scienza, le nuove scoperte scientifiche portano sempre la necessità di nuove disposizioni di legge, oltre che di nuove interpretazioni della legge costituita.

Per queste ragioni prego la Camera di non accogliere la domanda sospensiva proposta dall'onorevole Cotugno e spero che la discussione che si farà dimostrerà che questa è una legge veramente liberale tra le leggi vigenti negli altri paesi verso questo grande interesse che è l'automobilismo non solo per il turismo, ma per le comunicazioni ordinarie, giacchè dobbiamo tener pre-

sente che in Italia si è raggiunto uno sviluppo di circa ottomila chilometri di linee automobilistiche.

Questa legge è stata giustamente concepita, studiata e svolta anche dai lavori notevoli della Commissione, e perciò prego la Camera di respingere la proposta sospensiva. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Onorevole Cotugno, insiste nella sua proposta?

COTUGNO. Non insisto.

PRESIDENTE. Passiamo dunque alla discussione generale del disegno di legge.

Spetta di parlare all'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Anzitutto ringrazio il collega Cotugno, il quale con le sue parole e con la sua proposta ha dato valore ed autorità ad una mia consuetudine di farmi spesso autore di proposte sospensive. (*Si ride*).

Sono stato sempre ossequente a quel certo motto, che ci viene direi quasi dalla procedura antica, che *quod differtur non auferitur*: in certe materie, anzi, direi quasi che il *quod differtur* talvolta riesce di vantaggio.

Ma poichè il Governo si è opposto alla proposta sospensiva, e siamo in tema di automobili e si vuol correre, corriamo pure, nella fiducia che queste corse non saranno per l'avvenire così disastrose come furono per il passato e come purtroppo credo siano per il presente.

Ho cercato di esaminare con quella modesta competenza che mi è consentita dall'omonimo mio criterio (*Viva ilarità*) questo disegno di legge, affinché, esaminandone il merito, potessi, col mio debole contributo, se qualche contributo posso portare, e sostenendo gli emendamenti che i miei colleghi hanno proposto, cercare per lo meno di raggiungere le finalità che ci proponiamo, e che non mi pare si conseguano col disegno di legge in discussione.

Io consentivo e consento ancora oggi nell'opinione espressa nell'ordine del giorno presentato una volta dal collega Rubini, il quale credeva che precipuo compito dei proponenti la legge e della Commissione dovesse essere quello di vedere se non fosse il caso di disciplinare la velocità di questi nuovi disturbatori della quiete pubblica. (*Si ride*) di questi nuovi distruttori della vita umana! (*Commenti*).

Perchè a me pare che a risolvere il problema della velocità, o con una prescrizione tassativa del modo con cui si dovranno percorrere le vie, o ponendo una specie di contatore a queste macchine infernali (*Com-*

menti — Ilarità) in modo che si possa determinare la velocità e constatarne gli eccessi, si debba anzitutto pensare; mentre tutto il resto del problema è di facile soluzione.

Ma la Commissione, servendosi degli esempi che ci vengono d'oltre Alpi dove pare anche si corra, ha creduto di rispondere agli argomenti addotti dal collega Rubini, citando le corse di Parigi e di Londra. Imitateli pure, onorevole relatore, i nostri confratelli vicini in ciò che hanno da imitarsi. Ma in tutto ciò in cui noi possiamo provvedere da noi, e specialmente nelle esagerazioni, cerchiamo di non imitarli.

Avrei anche desiderato che a corredo di questo disegno di legge, la Commissione avesse posto quei documenti statistici, i quali dovrebbero dare una esatta indicazione dei disastri che disgraziatamente ci procurano queste macchine.

Questa statistica dal collega Rubini, che mi rincresce di non veder presente, era stata fatta, se non sbaglio, quando fu ministro dei lavori pubblici.

E mi sembra, se la mia memoria non è fallace, che egli indicasse una cifra dai quattrocentosettanta ai quattrocentonovanta disastri in un anno. Scusate se è poco! Posso avere errato. (*Movimenti dell'onorevole relatore*).

Posso aggiungere qualche cosa di più (poichè il relatore mi richiama sull'argomento): che ieri l'onorevole Rubini, mentre leggeva la statistica penosa di queste disgrazie che avvengono sulle nostre vie, aggiungeva che dieci o dodici delle provincie interpellate non avevano creduto di rispondere.

Vede, onorevole relatore, che se anche io avessi cresciuto di qualche decina la cifra disastri, in essa mancano però tutti quelli avvenuti nelle provincie che hanno creduto bene di rimanere nel silenzio; il che prova che non avevano niente di buono da dire! (*Ilarità*).

Per avere, dunque, il criterio ponderato e tale da proporzionare i nostri provvedimenti alle esigenze della situazione, era necessario che anche questo elemento formasse parte della relazione. Poichè, come dico, all'entità del danno bisogna proporzionare i provvedimenti. Niente di tutto questo si è fatto, poichè nella relazione abbiamo avuto pregevolissimi periodi infiorati di frasi eleganti e s'intende ispirati a quel sentimento di simpatia che l'onorevole relatore ha verso l'automobilismo (e di que-

sto gli do lode); ma non abbiamo avuto gli elementi per legiferare, come ben diceva sotto questo rapporto il collega Cotugno poc'anzi, perchè bisogna pur corredare queste relazioni di tutti i dati i quali devono darci lume, devono fornirci criteri valevoli, come dicevo poc'anzi e ripeto volentieri, a far sì che i provvedimenti siano proporzionati all'entità della cosa. Invece si sono prese alcune disposizioni dal regolamento del 1909 o 1910 che sia, togliendone quelle che potevano pregiudicare le condizioni dei proprietari di automobili; e si è finito col dire che, insomma, chi ha il danno, bisogna che lo sopporti. Perchè il fondo è questo!

Avete un bel dire, onorevole ministro, che, in forza dell'articolo 4, s'è cambiato l'onere della prova, e che, contravvenendo ad un principio, che è consacrato ancora (parla un eresiarca, un profano, e quindi può dire delle eresie), l'onere della prova, che, in materia extracontrattuale, era caricato al danneggiato, viene invece posto a carico del danneggiante.

Intanto vorrei cominciare col dire che non credo affatto che la dicitura dell'articolo 4 risponda al concetto che il ministro ha espresso: perchè mi pare che nell'articolo 4 si parli di caso di forza maggiore. Ora che cosa intende il ministro per caso di forza maggiore? È dato che si tratti di un'automobile il quale vada con una velocità eccessiva, se avvenga un fatto disastroso, sia pur dipendente da forza maggiore, credete voi (mi consenta, onorevole ministro, di rivolgerle direttamente questa domanda) credete voi che la legge dia argomenti, elementi sufficienti per colpire colui che è causa del danno e di esso ha la responsabilità?

Ma un'altra considerazione vorrei fare. Se l'articolo 4 ha invertito l'onere della prova, come si sostiene dal banco del Governo e nella relazione della Commissione, a me pare che l'articolo 5 attenui ciò che è stabilito nell'articolo 4: perchè l'articolo 5 contiene disposizioni le quali facilmente eludono quanto è stabilito nell'articolo precedente.

Capisco che la prova contraria sia fatta dal danneggiante; e desumo questo mio criterio da quanto dispone l'articolo 1153 del codice civile, il quale stabilisce che ciascuno è obbligato pel danno che cagiona per fatto proprio ed anche per quello che viene arrecato pel fatto delle persone delle quali deve rispondere o con le cose che ha in custodia. E cita i genitori, i tutori, i pa-

droni e committenti, i precettori e gli artigiani. E nell'ultimo comma sancisce quest'eccezione su cui vi prego di portare la vostra attenzione: « La detta responsabilità non ha luogo, allorchè i genitori, i tutori, i precettori e gli artigiani provano di non aver potuto impedire il fatto di cui dovrebbero essere responsabili ».

Ora la disposizione dell'articolo 1153, nell'ultimo comma, fa eccezione per quattro capi di persone, ma non fa nessuna eccezione per i padroni ed i committenti per i danni cagionati dai loro domestici e commessi e non ammette la prova contraria che qualcuno ha voluto credere ammissibile. Il fatto sta che questo articolo stabilisce una presunzione legale *iuris et de iure*, contro la quale voi, o dirò meglio gli interessati, non possono addurre la prova contraria.

Invece nell'articolo 5 di questa legge si dice: « Il proprietario è esonerato dall'obbligo del risarcimento, qualora provi che il veicolo è stato messo in circolazione a sua insaputa... (notate è cosa facile il farlo risultare)... e senza sua negligenza... (questo è un apprezzamento che risulterà facilmente, anche perchè, notate, che per lo più la causa è fra l'abbiente e il non abbiente)... e per atto illecito di un terzo o di persona a suo servizio ». Malo dite sul serio che se, per esempio, la padrona di casa dica al suo domestico: preparate l'automobile, voglio andare a fare una passeggiata con uno dei miei ragazzi, questo possa dirsi avvenuto all'insaputa del proprietario in modo che sia esclusa la sua responsabilità?

Poichè eravate in tema di disposizioni relative alla responsabilità potevate prenderle dal codice, potevate prendere l'ultima disposizione che vi ho letto poc'anzi, la quale dice che si è esonerati dalla responsabilità dal fatto di trovarsi in condizione di non aver potuto impedire il fatto di cui si è creduti responsabili; ma il venire a dire di non saperlo, addurre l'ignoranza, è cosa molto facile. Dunque vedete che fate uscire dalla finestra ciò che avete voluto introdurre dalla porta sotto forma della disciplina di questi automobili, i quali, nella loro corsa, tutti i giorni vi rappresentano un funerale. (*ilarità — Interruzioni*).

Ma vi è qualche cosa di più, onorevole ministro: nello stesso articolo 5 voi, complice la Commissione, (*Si ride*) avete fatto qualche cos'altro. Si legge nell'articolo 5: « Senza pregiudizio delle pene stabilite dal codice penale e dalle leggi finanziarie, è punito ecc. »; e poi: « Chi nei casi di cui ai

numeri 1 e 2 (cioè l'automobilista, o quello che conduce l'automobile) si fermi immediatamente dopo l'investimento, non è soggetto all'arresto preventivo comminato per la flagranza del reato dalle vigenti leggi ». Ma a che cosa conclude questa disposizione che esonera dall'arresto preventivo? Un'automobile può esser causa di reati gravissimi, pure dipendenti in gran parte da colpa; può cagionare un disastro che può portare alla morte, o a delle ferite gravissime, e vi pare proprio che, in questo caso, il conduttore dell'automobile debba sfuggire all'arresto? (*Interruzioni — Commenti*).

Io leggo: senza pregiudizio delle pene stabilite dal Codice penale, ma poi si fa un'eccezione, quindi debbo argomentare che le eccezioni si riferiscano alle vigenti leggi penali. Dunque anche questa parte avrebbe bisogno di una dicitura chiara e precisa.

Concludendo, sono tutt'altro che soddisfatto di questo disegno di legge. Ho sempre parlato e gridato forse anche un poco forte contro i fatti dolorosi che avvenivano e che avvengono per questo smodato correre delle macchine automobilistiche; ma a me non pare che il disegno di legge corrisponda all'intento desiderato, perchè non ha nessuno di quegli elementi che avrebbero dovuto costituire lo scopo principale di questa legge, quello cioè, come diceva in principio del mio discorso, di misurare, di contenere la velocità. Ed i provvedimenti per registrare questa velocità che sono quelli che dovevano formare il caposaldo di questo disegno di legge, voi li rimettete al regolamento: vuol dire che gli automobili faranno il comodo loro. Ed allora tanto vale starcene al regolamento che è ora in vigore.

Io non aggiungerò altro per non affaticare i colleghi, perchè altrimenti dovrei esaminare nelle particolarità tutta la legge, ciò che non mi sarebbe consentito e ne avrei qualche meritato richiamo dal Presidente. Se questo disegno di legge verrà modificato convenientemente, potrò anche disporvi a dargli il mio voto, ma se Governo e Commissione non consentissero nei molti emendamenti che sono proposti, o se tali emendamenti non fossero approvati dalla Camera, io dichiaro fin d'ora che voterò contro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Treves.

TREVES. Onorevoli colleghi! Pochi minuti soltanto di attenzione, perchè, avendo avuto l'onore di far parte della Commissione esaminatrice del disegno di legge, mi

sono riservate le poche osservazioni necessarie per distinguere la mia modesta responsabilità da quella dei colleghi della maggioranza della Commissione.

Da che mondo è mondo c'è una lotta per la strada. La strada, che dovrebbe essere di tutti, è viceversa l'oggetto delle mire monopolistiche di quelli che la percorrono. Questa lotta non è mai stata grave, non ha mai preoccupato il legislatore, fino a tanto che si è limitata fra i pedoni e i veicoli di ordinaria velocità: invece si è fatta asprissima, quando è intervenuto questo veicolo insolente e potente che si chiama l'automobile.

Allora è intervenuto il curioso fatto che tutti i precedenti possessori della strada si sono coalizzati contro la nuova ed invadente vettura.

La nuova venuta, che lasciava dietro di sé le invidie di quelli che non la potevano usare, non badava molto a farsi perdonare l'insolenza del suo fatto con una diligenza solerte e con un riguardo dei bisogni altrui. Fatto è che le cause dei disastri si fecero, per questo nuovo strumento di locomozione, più frequenti, si accumularono le ire e le collere.

E ad un certo punto si arrivava a questa situazione, che non si sapeva più se erano gli automobili che davano la caccia ai pedoni, o i pedoni che davano la caccia agli automobili. E se voi guardate la relazione che precedeva il disegno ministeriale, sembrava che il Governo volesse allearsi con i pedoni e con i veicoli più modesti e presentasse il suo disegno di legge come una difesa e una garanzia di questi umili contro l'automobile.

Se voi invece leggete la relazione pur diligentissima e sapientissima del relatore onorevole Silvio Crespi, trovate che gran parte di essa è diretta a difendere questi poveri automobilisti braccati dagli agenti, ricattati dai Comuni, perseguitati in ogni modo; poveri innocenti a cui la legge deve venire in soccorso per difenderli da tutte le ire!

Se si confronta il disegno di legge del Governo e quello uscito dalla collaborazione del Governo e della Commissione esaminatrice e che noi stiamo discutendo, si vede che l'obbiettivo del disegno di legge stesso è stato sensibilmente modificato; e mentre pareva che dovesse essere una legge ispirata ad un sentimento di prevenzione, non voglio dire di odiosità, ma certamente di cautela e di difesa contro gli automobi-

listi, pare ora, invece, a molti che si sia ottenuto un risultato diametralmente opposto, quasi a guarentigia dei diritti e dei privilegi degli automobilisti sopra quegli degli altri umili mortali.

Tre sono i punti nei quali io mi distacco dalla Commissione e sui quali credo che il disegno di legge dovrebbe essere emendato.

Uno per la solidarietà e la responsabilità, l'altro è il punto della cosiddetta inversione della prova, il terzo infine riguarda la questione della competenza.

Mi spiccio, perchè non sono un giurista, in pochissime parole, tanto più che l'onorevole Cavagnari, specialmente sul primo punto, ha detto egregiamente.

In sostanza si voleva, o pareva che si volesse attribuire ai proprietari, ai noleggiatori e ai conducenti degli automobili un aggravio di responsabilità correlativa alla potenza dello strumento che essi adoperano e quindi si era detto che tutte e tre queste specie di persone dovevano essere risolutamente dichiarate responsabili dei danni che esse cagionano; e questo principio è stato mantenuto. Soltanto ad un certo punto viene vulnerato gravemente dalla disposizione per la quale il proprietario è esonerato dall'obbligo del risarcimento qualora provi che il veicolo è stato messo in circolazione a sua insaputa per atto illecito di persona a suo servizio.

Ora qui pare a noi che in realtà si venga ad esonerare il proprietario dall'obbligo comune dell'ordinaria diligenza, cioè dall'obbligo di custodire le cose proprie e di impedire che esse possano ferire altrui; mentre non si chiederebbe altro che ai proprietari di automobili fosse fatto l'obbligo che essi stessi hanno riguardo alle loro galline, ai loro cavalli, ai loro cani, e pel quale, se questi animali escono dalle loro custodie, per andare a recare danno altrui, essi, i proprietari, sono responsabili dei danni che recano i loro animali.

Si dirà però: la gallina, il cane, il cavallo sono semoventi, che vanno per conto loro, mentre l'automobile non è così.

Orbene non è così solo apparentemente, perchè in realtà la macchina considerata insieme con chi la conduce è un semovente, e voi dovete avere tanta solerzia nelle cose vostre da impedire che la negligenza dello *chauffeur* arrivi a produrre danni altrui.

Posto lo *chauffeur*, posta la macchina, posto il risultato di questa duplice azione, voi non potete al concetto della responsabilità essere sottratti.

Spero che il Governo su questo punto si indurrà ad accettare quegli emendamenti, che tendono ad eliminare questa disposizione, perchè è molto facile al proprietario dichiarare che il danneggiamento è avvenuto per esclusiva colpa del conducente, il quale naturalmente è quasi sempre un nullatenente.

Un altro punto riguarda la cosiddetta inversione della prova. È riconosciuto dalla legge che quando un disgraziato si vede all'improvviso arrivare addosso questo ciclone dell'automobile in corsa, gli è assolutamente impossibile preparare la documentazione, che la prova spetta all'automobilista, che non ha rallentato la velocità, che non ha sterzato, che non ha provveduto ad impedire il danno. Il disgraziato è sorpreso e travolto. Evidentemente domandare a costui che provi che la colpa è di colui, che lo investì, è una grossa ironia.

Il legislatore lo ha compreso e la Commissione ha introdotto una limitazione dicendo: in caso di azioni reciproche per danni, derivanti da un medesimo avvenimento, ciascuna delle parti dovrà provare la colpa della controparte, secondo le norme del diritto comune. Qui io veggio che il cosiddetto beneficio della inversione della prova è completamente annullato, perchè non si può immaginare un investimento che non produca due danni, all'investito e all'investitore.

È la importanza del danno, che sarà differente, ma basta che l'investimento sia avvenuto perchè si possa da tutte e due le parti, forse capziosamente, impiantare due azioni giuridiche in contraddizione, per le quali noi ritorniamo al sistema ordinario della prova, ed allora il cosiddetto beneficio della inversione della prova non c'è più. Il disgraziato investito, che ha avuto i suoi danni, ma che coll'investimento ha procacciato un qualche guasto alla macchina investitrice, non avrà più alcun beneficio, o, almeno, non avrà quel beneficio, che era capitale, il poter cioè ritenere che l'investimento sia stato *a priori* colpa dell'investitore.

Un ultimo beneficio, o privilegio, il disegno di legge dava in favore dei pedoni che caratterizzava lo spirito di difesa dei pedoni stessi, ed era che il danneggiato avesse eccezionale facoltà di convenire il danneggiante al foro del luogo del disastro. È intuitivo, che, quando succede un guaio, la macchina fila e il danneggiato resta.

Grave cosa sarebbe per lui correre dietro

all'automobile fuggente per andare a cercare in lontani paesi, e forse in Stato straniero, il suo offensore, per chiamarlo davanti al giudice.

Nella grande maggioranza dei casi, per l'impossibilità di esperire questo gravame giudiziario, i poveri danneggiati, specialmente trattandosi di umile, povera gente di campagna, dovrebbero rassegnarsi alla loro sorte. Quindi si è detto che, anche per ragioni processuali evidenti, poichè sarà sempre nel luogo del danno avvenuto che sarà più facile ricercare la causa della responsabilità, l'ammontare del danno, e via dicendo, è giusto che sia fatta questa facoltà al danneggiato di scegliere il foro di competenza per esperire la propria azione.

Ma ecco che interviene uno spirito benigno, protettore della nuova macchina e dei macchinisti, che concede e limita questo beneficio nel termine di due mesi soltanto, là dove prima nessun termine era fissato, appunto perchè, per tutte le ragioni che ispirano il provvedimento, non pareva che il termine fosse da mettersi. Soprattutto si considera che, tra le altre ragioni di questo disegno di legge, vi era precisamente quella di agevolare e facilitare le ricerche, non creare disparità di località in una stessa ricerca giudiziaria tra civile e penale, ragione che evidentemente persiste oltre il termine di due mesi. La disposizione non aveva soltanto un carattere di vantaggio personale, subiettivo, ma di economia di giudizio, assolutamente obiettivo, di interesse generale, e non riesco a comprendere come si debba porre il limite di due mesi.

Questi sono i punti essenziali in cui mi pare che dal progetto governativo a quello della Commissione si sia andati indietro con spirito di eccessivo favore per gli automobilisti e di eccessivo detrimento per i pedoni.

Ma la legge, secondo me, dovrebbe altresì venire alla determinazione legale del massimo della velocità che è consentita, perchè, in fondo, tutta la questione realmente è qui. Poichè quello che il pubblico sente, quello che l'opinione pubblica domanda, è che si ponga un freno a queste velocità eccessive, sbalorditive, che lasciano intontiti i passanti, che impediscono anche ai più agili di spirito, molte volte, di provvedere alla propria salvezza, sia retrocedendo, sia risolutamente avanzando; è proprio di questo di cui il pubblico ha, diciamo la parola volgare, maggior paura.

Ora bisogna, pur non disconoscendo le gravi difficoltà tecniche che ha fatto rile-

vare l'onorevole relatore, fare qualche cosa in questo senso, e, se non è possibile venire a determinazioni precise, categoriche di velocità, tuttavia mi auguro che il Governo con la collaborazione dei comuni, che ne hanno diritto e che furono troppo detronizzati dal disegno di legge, con la collaborazione dei comuni, che conoscono meglio di ogni altro lo stato delle loro strade, le curve che si presentano, le accidentalità delle vie, venga a stabilire, non delle cifre assolute, ma delle graduatorie razionali circa la velocità da consentirsi agli automobili.

Questo il pubblico domanda, questo ciò di cui ha veramente bisogno, se si vuol fare veramente una legge per regolare la circolazione degli automobili, questa la disposizione capitale, che invece viene differita a studi ulteriori, ad un ulteriore regolamento.

E sia pure, se non siamo preparati ancora a definire questa materia; ma, se è così, credo che avesse ragione l'onorevole Cotugno quando proponeva la sospensiva. Ad ogni modo, onorevole ministro, non perdetevi di vista questo, che dovrebbe essere l'obiettivo capitale della nostra legislazione in questa materia.

Il pubblico in realtà domanda queste disposizioni, alle quali sopra tutto esso tiene, perchè il pubblico sente come sia vulnerata oggi la disponibilità della strada, che è di tutti, e si domanda se veramente solo i pedoni debbano oggimai discutere il diritto che hanno di vivere, il diritto di esistenza che è riconosciuto in tutto il mondo. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Spetta di parlare all'onorevole Battelli.

BATTELLI. Onorevoli colleghi, non dirò che poche parole per richiamare l'attenzione della Camera e del ministro sopra alcuni provvedimenti che a mio avviso dovrebbero o accompagnare o seguire immediatamente il disegno di legge; e in questo forse le mie parole potranno sembrare, sebbene non lo siano, in contrasto con quanto hanno detto i due precedenti oratori.

Chi scorre la bella relazione dell'onorevole Crespi rileva subito — come ha già rilevato anche l'onorevole Treves — la preoccupazione della Commissione per il grave fatto consistente nella così detta *caccia all'automobile*, per cui gravissime difficoltà sono fraposte al libero transito di questo veicolo.

E molti inconvenienti e disgrazie sono dovuti precisamente a questa caccia. Ma, mentre il relatore mette bene in evidenza la cosa, si limita poi ad utilizzare questi

fatti per diminuire la responsabilità dell'automobilista e per rendere minore l'aggravio della pena contro di lui; senza indicare i mezzi per togliere i lamentati inconvenienti.

Orbene, nessuno può disconoscere che l'argomento merita uno studio serio. Poiché nessuno può negare che l'automobile va assumendo ogni giorno maggiore importanza, che essa ha dato e dà vita nuova a regioni le quali parevano ormai condannate alla segregazione; e che, accanto alla ferrovia, l'automobile costituisce il vero e grande mezzo di locomozione del secolo ventesimo.

Quindi, insieme con le pene per l'automobilista incauto, e siano pur gravi, bisogna anche stabilire disposizioni perchè sia facilitato il transito a questo fattore importantissimo di progresso. E per impedire disgrazie pubbliche e private, sarà bene che tutti si assoggettino ai nuovi doveri richiesti dai nuovi passi della civiltà.

Due inconvenienti principalmente si presentano pel buon esercizio automobilistico: anzitutto la noncuranza e l'impunità con la quale si impedisce il libero transito dell'automobile, e poi le ostilità, talora criminose, con le quali lo si perseguita.

In alcuni luoghi (e parlo principalmente delle strade dell'Italia centrale che meglio conosco) un veicolo che si trovi sulla medesima strada di un'automobile crede di essere in diritto di fermarsi a suo agio sulla direttiva di questo veicolo, o di attraversarne la via anche improvvisamente, con grave pericolo di tutti, senza che l'automobilista possa protestare.

Ora, ognuno vede l'ingiustizia di un tal fatto, e come sia necessario mettervi riparo. La cosa è quasi paragonabile all'abitudine vergognosa che hanno in Roma le carrozze, i carretti e i carrettini in riguardo al tramway elettrico.

Ora, non è permesso certamente che si possano dagli altri veicoli produrre impunemente questi danni all'automobile; e sarà quindi necessario adottare provvedimenti più severi e più efficaci degli inascoltati ed inutili regolamenti delle provincie.

Ma v'ha di più. Pare permesso a chiunque si trovi sulla strada percorsa dall'automobile di insultare i viaggiatori o di lanciare contro di essi lordure e sassi, senza che nessuno se ne occupi. (*Approvazioni*).

Non abbiamo mai veduto o sentito dire che siasi fatto un processo penale per questa ragione. Mi si dirà che questi reati rien-

trano nell'ambito dei reati previsti dalla legge ordinaria. Ma, ad ogni modo, se si prendessero provvedimenti appositi, sono certo che si avrebbe un risultato molto più efficace.

Mi permetta infine la Camera di richiamare l'attenzione su di un altro inconveniente, che diviene sempre più grave man mano che vanno moltiplicandosi le automobili; voglio alludere allo stato presente delle nostre strade ordinarie.

Tutti sappiamo che le strade rotabili odierne sono inadatte per un veicolo, e che d'altronde le strade molto battute dall'automobile, sia per la polvere, sia per avarie del piano stradale si rendono impraticabili per gli altri veicoli. Quindi è necessario portare su questo problema uno studio sollecito ed amorevole.

Comprendo non sarà facile, nè molto vicina la soluzione. Essa certamente richiederà sacrifici finanziari. Ma tuttavia è una cosa necessaria. Ed ecco perchè mi sono permesso di richiamare anche su questo punto l'attenzione dell'onorevole ministro. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ottorino Nava.

NAVA OTTORINO. Onorevoli colleghi, mi terrò anch'io nei limiti di tempo di una interrogazione, tanto più che sono nello stesso ordine d'idee svolto così bene dagli onorevoli Treves e Cavagnari.

Ma poichè l'onorevole ministro ha fatto una osservazione di carattere generale per quello che si riferisce al concetto della colpa introdotto nella legge, in relazione all'onere della prova, così credo utile aggiungere in proposito poche parole.

Sono due gli scopi fondamentali che questo disegno di legge si è prefisso: uno di stabilire meglio e rendere più effettive le responsabilità degli automobilisti; l'altro di evitare e sopprimere, se fosse possibile, gli abusi.

Per quello che si riferisce a questa seconda parte non ho che da associarmi a tutti i concetti introdotti nella legge e consentire nelle sue disposizioni.

È certo che ormai era tempo di introdurre provvedimenti per evitare questi abusi.

Per quello che riguarda invece il concetto della responsabilità, l'onorevole ministro ha detto che non è certamente da questa parte della Camera che dovranno venire osservazioni e che si dovrà aver paura

se si introduce nel nostro diritto il concetto della inversione della prova.

Onorevole ministro, Ella è sempre maestro per noi e certamente noi non ci siamo allontanati dai nostri principi di modernità. Non abbiamo quindi paura di questa piccola rivoluzione di un principio del diritto giudiziario che Ella ha introdotta nella legge; ma vorremmo che il nuovo principio, giacchè è adottato, avesse effetto sicuro. Avremmo voluto che non fossero state aggiunte per opera della Commissione (ma vi è accordo fra Commissione e Ministero) tali modificazioni da rendere il principio assolutamente inefficace, non solo, ma da indebolire il concetto fondamentale classico della colpa.

Qui dovrei entrare nella disamina degli articoli 4 e 5 del progetto della Commissione; ma accenno soltanto alle ragioni principali che mi inducono a queste osservazioni.

Disse bene l'onorevole Cavagnari che qui si considera soltanto il proprietario e non si tiene conto di tutte le responsabilità indirette stabilite dal codice civile, cosicchè nasce il dubbio se si sia voluto fare una innovazione trattandosi di una legge speciale, oppure se quelle responsabilità rimangono ferme.

Ma nella stessa determinazione del concetto della colpa, mentre nel progetto ministeriale si usava un'espressione che è veramente giuridica, dicendo che il proprietario deve aver cura di evitare il danno, la Commissione ha tolto questa formula e ne ha sostituita una che mi sembra completamente empirica, quando dice che si debbono usare tutte le cautele prescritte ed opportune.

Il concetto fondamentale della colpa è la mancanza di diligenza; e non vedo perchè, pur adottando il sistema dell'inversione della prova, non si debba tenere ben ferma una concezione giuridica, che è consegnata in tutta la legislazione che conta dei secoli, e che è studiata ed approfondita dalla dottrina e dalla giurisprudenza.

Io non vedo la necessità di introdurre queste formule che non rispondono agli esatti criteri della responsabilità, che pare vogliano dire qualche cosa di nuovo.

Di più si è voluto fare quel che oggi è riservato alla dottrina e alla giurisprudenza, cioè dettare con disposizioni legislative, norme precise in materia di compensazione di colpe.

Credo che sia sempre pericoloso volersi

sostituire con disposizioni legislative al lavoro di interpretazione dei magistrati poichè in materia di compensazione di colpe vi sono in dottrina ed in giurisprudenza principi accettati e principi discussi, e non comprendo perchè si debba fare una legge speciale per stabilire questo criterio della compensazione delle colpe soltanto per gli automobili.

Se ne varranno i responsabili per dare a queste disposizioni un valore particolare.

Basta che il pedone (mi dispiace di dover insistere su questa tesi del pedone, perchè non vorrei che si credesse che io avessi qualche animosità verso gli automobilisti come non possessore di un'automobile, si sia spostato dalla sua direttiva di cinquanta centimetri, perchè gli interessati adducano questo come una colpa che possa compensare tutte le altre colpe dell'automobilista, per non aver frenato in tempo, o per l'eccessiva velocità del suo veicolo, od altro.

Ora il principio giuridico è quello che è, e noi dobbiamo lasciarlo tale e affidarlo alla scienza giuridica; non abbiamo bisogno di introdurlo in questa legge.

Giustissime sono le osservazioni fatte dall'onorevole Treves per quel che riguarda l'azione reciproca: si toglie l'inversione della prova quando vi sono due azioni reciproche per danni. Si dice nella legge che i danni debbano derivare da uno stesso avvenimento ma non si dice che debbano derivare dallo scontro di due veicoli a trazione meccanica.

Non vi sarà più un caso di due azioni reciproche, per cui si possa invocare l'inversione della prova, quando avviene uno scontro tra un pedone e un veicolo.

La relazione conviene ben chiaramente in tutto ciò, ma il progetto, non ne fa cenno; non sarà male che anche nella legge si specifichi questo appunto con le parole: « nel caso di scontro di due veicoli a trazione meccanica ». Altrimenti basterà che vi sia uno scontro fra un pedone ed una automobile, nel quale, per il fatto di frenare repentinamente la velocità della vettura, si sia arrecato qualche guasto all'automobile, perchè il proprietario sostenga che il danno si è verificato, e quindi gli sia lecito chiamando in giudizio il passeggero, di invocare l'abbandono del principio dell'inversione della prova e l'applicazione del diritto comune.

Nessuna preoccupazione abbiamo dunque noi per lo stabilirsi di questo principio, anzi

crediamo che la statuizione di esso non abbia che un effetto transitorio.

Mi sembra che avvenga in questa materia quel che è avvenuto in materia di legislazione per gli infortuni. Prima che fosse stabilita per legge l'indennità per infortuni la giurisprudenza aveva già fatto per gli infortuni quello che oggi il legislatore ha stabilito, cioè aveva introdotto in moltissimi casi il principio della inversione della prova.

Ma poi si è visto che questo non bastava, perchè vi sono danni per cui sappiamo dalla pratica quanto sia difficile stabilire le responsabilità. E troppo spesso, nelle cause promosse a seguito di un investimento di automobili, restano in fondo all'animo gravi dubbi per quanto riguarda la colpa, sia di una parte che dell'altra.

Oggi si provvede con questo principio dell'inversione, ma credo che si dovrà arrivare anche in questa materia all'assicurazione obbligatoria, poichè le automobili rappresentano un pericolo che non può essere eliminato.

Come gli infortuni sono sorti e cresciuti considerevolmente di numero per lo sviluppo delle industrie, così oramai il transito è diventato tale (e le statistiche dimostrano che le disgrazie sono inevitabili) che si verrà all'assicurazione obbligatoria; e allora si potrà lasciar fermo il principio dell'onere della prova a carico di chi vuole essere risarcito del danno sofferto.

Quindi sono lieto di questo principio e credo che il disegno di legge potrà essere approvato con opportuni emendamenti, che sarà possibile apportarvi, se il relatore ed il ministro metteranno tutta la buona volontà a che questa riaffermata coscienza giuridica più rispondente alla civiltà e che vuole rinforzare il senso della responsabilità produca effetti sicuri e la legge che da essa emana non sia facilmente delusa. (*Approvazioni*).

Presentazione di disegni di legge e di relazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della guerra.

SPINGARDI, ministro della guerra. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Provvedimenti per il trattamento di pensione degli operai dipendenti dall'Amministrazione della guerra;

Convalidazione del regio decreto 28 dicembre 1911, n. 1376, col quale la Direzione

generale delle ferrovie dello Stato viene autorizzata a provvedere per l'impianto e l'esercizio di linee ferroviarie in Tripolitania e Cirenaica;

Convalidazione del regio decreto 3 ottobre 1911, n. 1106, che porta norme per le provviste, lavorazioni e trasporti di generi e materiali occorrenti per la spedizione in Tripolitania;

Convalidazione del regio decreto 7 dicembre 1911, n. 1282 che apporta aumenti alle unità delle armi combattenti ed alle tabelle organiche di formazione del regio Esercito;

Convalidazione del regio decreto 11 gennaio 1912, n. 2 riguardante la nomina a sottotenenti effettivi dei sottotenenti di complemento e dei sottufficiali del corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica.

Chiedo che i primi tre disegni di legge siano deferiti all'esame della Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione dei seguenti disegni di legge:

Provvedimenti per il trattamento di pensione degli operai dipendenti dall'Amministrazione della guerra;

Convalidazione del regio decreto 28 dicembre 1911, n. 1376, col quale la Direzione generale delle ferrovie dello Stato viene autorizzata a provvedere per l'impianto e l'esercizio di linee ferroviarie in Tripolitania e Cirenaica;

Convalidazione del regio decreto 3 ottobre 1911, n. 1106, che porta norme per le provviste, lavorazioni e trasporti di generi e materiali occorrenti per la spedizione in Tripolitania;

Convalidazione del regio decreto 7 dicembre 1911, n. 1282 che apporta aumenti alle unità delle armi combattenti ed alle tabelle organiche di formazione del regio Esercito;

Convalidazione del regio decreto 11 gennaio 1912, n. 2 riguardante la nomina a sottotenenti effettivi dei sottotenenti di complemento e dei sottufficiali del corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica.

L'onorevole ministro della guerra propone che i primi tre disegni di legge siano deferiti all'esame della Giunta generale del bilancio.

Se non vi sono osservazioni in contrario resterà così stabilito.

(*Resta così stabilito*).

Invito gli onorevoli Di Cambiano, Cao-Pinna e Abignente a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

DI CAMBIANO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Approvazione della convenzione 16 giugno 1911 stipulata con gli istituti fondatori della Cassa nazionale d'assicurazione per gli infortuni degli operai sul lavoro (949).

CAO-PINNA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Giunta generale del bilancio sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1912-13 (980).

ABIGNENTE. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Assestamento dei bilanci di previsione per l'esercizio finanziario 1911-12 (973).

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione del disegno di legge sulla circolazione degli automobili.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge sulla circolazione degli automobili.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Taverna.

TAVERNA. Onorevoli colleghi, dopo aver sentito vari discorsi contro il disegno di legge quasi che esso tenda a troppo difendere gli automobilisti, permettete che io elevi la mia voce a favore di questi. Si dice che il presente disegno di legge sia stato talmente mutato da divenire, da democratico quale era, un provvedimento a completa difesa degli automobilisti.

Ma non è così. Fino ad ora gli automobilisti sono stati spesso vittime di agenti poco corretti i quali, tralasciando di attendere alle loro molteplici mansioni, dedicano la maggior parte dell'opera propria ad elevare verbali di contravvenzione contro di loro. Si sa poi come si svolgono questi giudizi di contravvenzione. Sono fondati sulle deposizioni quasi uniche degli agenti. Ora l'agente sa che, testimoniando contro l'automobilista in modo da farlo condannare, intascherà una quota-parte dell'ammenda a cui quegli sarà condannato, mentre testimoniando diversamente e provocando l'assoluzione dell'automobilista non guadagna nulla.

Bisogna proprio essere ingenui per credere che queste considerazioni non influiscano sull'animo del testimone e sulla sua deposizione, tanto più quando si pensi che la compartecipazione non si limita a poche lire, ma spesso ammonta a parecchie decine di lire e talvolta rappresenta persino la metà del suo magro mensile.

Tale questione si è recentemente sollevata nel Consiglio comunale di Milano, poichè in questa città alcuni agenti, trascurando completamente tutti gli altri loro doveri, non pensavano che ad elevare verbali di contravvenzioni guadagnando così fino a quattromila lire l'anno.

In un piccolo paese della Lombardia gli agenti comunali non sono pagati che con la compartecipazione nelle ammende contro gli automobilisti; eppure il provento che ne ricavano è molto largo, poichè per ogni singolo posto vi sono più decine di concorrenti.

Permettetemi di citare alcuni aneddoti che dimostrano l'animosità degli agenti e le vessazioni alle quali gli automobilisti sono sottoposti.

Il *Corriere della sera* di Milano possiede un furgone elettrico che serve unicamente a trasportare il giornale dalla redazione alla stazione.

Due anni fa esso venne segnalato a Bologna e messo in contravvenzione.

Basti pensare che questo furgone, mosso unicamente da accumulatori, non può percorrere più di 30 chilometri per comprendere come fosse impossibile che avesse a trovarsi a Bologna.

Orbene, nonostante le giustificazioni del giornale, si dovette finire col fare la causa. Naturalmente fu vinta dal *Corriere*, perchè al *Corriere* non importava di spendere danari. Ma supponete che la contravvenzione fosse fatta a qualcuno il quale non potesse o non volesse fare delle spese per trovare testimoni od altro e perdere del tempo; certamente costui preferirebbe pagare 50, 60 o 70 lire di contravvenzione piuttosto che sobbarcarsi ad una spesa di gran lunga maggiore per sostenere una lite. Tanto più che questo si fa anche quando si è sicuri di aver ragione.

Un'altra teorica che hanno inventato gli agenti è questa. Il regolamento dice che l'apposizione della targa numerata serve a dimostrare il pagamento della tassa. Ora alcuni proprietari ebbero l'infelice idea di farla applicare la sera dell'ultimo dell'anno, qualche ora prima della mezzanotte, la-

sciando anche la vecchia targhetta. O bene, per aver ottemperato troppo presto alla legge, si sono visti elevare la contravvenzione. Solo in Milano si fecero circa 200 di queste contravvenzioni!

Andiamo avanti.

C'è un articolo nel disegno di legge il quale dice che negli abitati non si debbono di notte tener accesi fanali ad acetilene nè usare dello scappamento libero, nè far funzionare la sirena. Ora io vorrei che fosse ben definito che cosa s'intende per abitato.

Vorrei che almeno si spiegasse che per abitato s'intendesse un centro di comune o una frazione che abbia almeno un certo numero di abitanti; altrimenti gli agenti avrebbero pretesto, ad ogni gruppo che fiancheggi una strada, ad elevar contravvenzioni.

Avviene anche il fatto ancora più strano, che queste contravvenzioni per lo stesso argomento sono mosse nella stessa giornata a poche ore di distanza. A me una volta è successo di avere in due ore tre contravvenzioni, tutte e tre perchè il bollo non era applicato nella maniera regolamentare! Ora chi applica il bollo è l'Ufficio del Genio civile: dovevano quindi prendersela con l'ufficio del Genio civile e non col proprietario.

Per tutte queste considerazioni io raccomanderei che si cercasse di ispirarsi ai sensi di equità un po' più larghi onde evitare una applicazione così vessatoria.

E prima di finire mi permetto di rispondere a due obiezioni mosse dall'amico Treves ai due ultimi capoversi dell'articolo.

Riguardo all'ultimo debbo osservare che ci sono casi, che succedono tutti i giorni, i quali dimostrano come abbia avuto ragione la Commissione a far tali proposte. Citerò cronologicamente l'ultimo, successo pochi giorni fa qui in Roma al signor Philipson, il quale aveva la sua macchina in un *garage* d'affitto; dacchè non è dato a tutti la possibilità di avere un *garage* proprio, dove si possano sorvegliare le macchine.

Orbene, un giorno, mentre il signor Philipson era assente da Roma, lo *chaffeur*, senza domandargli il permesso naturalmente, si prende la macchina, invita delle signore, chiamiamole così, e va a fare una gita, assaggia molte qualità di buoni vini frascatani, torna in quello stato che è facile immaginare, a corsa pazza ed investe un povero disgraziato, lo uccide e fracassa completamente la macchina. Oggi si chiama responsabile il proprietario. Il proprietario

più che vietare allo *chaffeur* di uscire, ed al *garage* di farlo uscire, quando egli non c'è, che cosa deve fare? Deve costituirsi in guardia permanente dello *chaffeur* e della macchina? (*Interruzioni*).

Non doveva sceglierlo? E se informazioni mendaci glielo hanno fatto assumere in servizio, per questo solo fatto deve esser ritenuto responsabile!

E potrei citare molti altri fatti simili, se non temessi di annoiare la Camera.

Passiamo ora al penultimo capoverso di quest'articolo che ha dato pure luogo ad una osservazione dell'amico Treves.

Giustamente l'onorevole Battelli diceva che, se in Italia tutti i carrettieri tenessero la loro parte, se non dormissero costantemente sui loro carretti, se la sera tenessero i lumi accesi, cosa che non avviene mai, una quantità di disgrazie non succederebbero.

Dalla Commissione si domanda l'inversione della prova, appunto per far rilevare che in molti casi la responsabilità non è del guidatore, e non comprendo come parte dei colleghi si ribellino ad una domanda tanto equa.

Molte delle disgrazie lamentate avvengono, è giusto riconoscerlo, causa la estrema facilità con la quale si accordano le licenze di guida. In Italia basta pagare 20 franchi e fare un esame da ridere, per avere la patente di abilitazione.

L'esame è presto fatto. Un qualunque ingegnere del Genio civile monta sull'automobile e fa fare un giro di due o tre chilometri, su strade facili, in piano (preme la pelle al buon ingegnere), compiuti i quali l'individuo è abilitato a guidare l'automobile.

Vi par serio questo? Non si richiedono informazioni sulla sua moralità e sulle attitudini speciali richieste, ma basta fare un giro di pochi chilometri senza causar danni per essere abilitato, pur senza avere le più elementari nozioni sul funzionamento della macchina che si conduce.

Tante volte si dà il caso che il richiedente guidi una macchina di scarsa potenza e che al massimo sarà capace di fare 20 o 25 chilometri all'ora; mentre, passato l'esame, si è dalla legge posti in grado di guidarne anche delle altre che abbiano velocità tre volte maggiore.

Ammetterete, onorevoli colleghi, che è molto difficile giudicare se uno è capace di guidare delle macchine che percorrono 60, 70 od 80 chilometri all'ora, quando lo si è

visto alla prova ad una velocità di molto inferiore, tanto più se il richiedente, non conoscendo gli svariati meccanismi dell'automobile, sia all'oscuro delle conseguenze che potrebbero recare una sua mossa inconsiderata od un tocco dato a qualsiasi dei molteplici ordigni della macchina. Basta, per esempio, che una goccia d'olio venga a cadere sulle ganasce dei freni, perchè questi non funzionino.

Io, dunque, desidererei che si richiedesse uno speciale esame per coloro che desiderano d'essere abilitati alla guida delle vetture veloci ed, in secondo luogo, che per conseguire la patente, oltre all'esame di guida, i richiedenti fossero obbligati a seguire con successo un corso almeno trimestrale d'istruzione teorico-pratica sull'automobile.

Questi corsi esistono già a Milano, a Torino e credo che si istituiranno in altre città. Uno che sappia bene che cosa è l'automobile, conosce meglio i rischi ai quali va incontro non solo, ma anche i rischi che fa correre agli altri. Quindi userà un po' più di prudenza nell'adoperarla.

Io credo che si venga a tutelare la sicurezza dei pedoni, proponendo di usare maggiore severità nella concessione della patente. E sopra tutto s'insista nel pretendere che si diano queste patenti non dopo un esame pratico, ma dopo un esame il quale dimostri che il candidato conducente conosce esattamente tutte le specialità del meccanismo complicato che si chiama automobile.

Richiamiamo quindi da una parte gli agenti ad una più equa interpretazione della legge che non deve esser da loro considerata solamente come mezzo per estorcere denaro con l'applicazione di multe ingiuste, e mostriamoci al contempo più severi e guardinghi dall'altro nel concedere i diplomi di conducenti.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Questo, onorevoli colleghi, è il primo tentativo di una legge sulla circolazione degli automobili.

Perchè, come ebbi ad accennare poc'anzi, quando mi opposi alla sospensiva proposta dall'onorevole Cotugno, noi non avevamo sinora che disposizioni regolamentari, quindi mutevoli, senza che una legge disciplinasse i punti principali della materia, salvo una

disposizione incidentale contenuta in una legge di coordinamento in testo unico di alcune leggi ferroviarie, mentre tutte le nazioni ci hanno preceduto in questo ramo di legislazione. Quindi era un giusto desiderio, da ogni parte manifestato, che si venisse a determinare con norme sicure e complete questa importante materia, nella quale c'è anche interesse internazionale. Perchè vi è una tendenza ad avere norme comuni, come risulta dalla conferenza internazionale tenutasi a Parigi nel 1909 e che ha dato luogo alla convenzione dello stesso anno. In questa legge quindi non solo bisogna cercare di applicare principi del diritto nostro, ma anche tenere giusto conto delle norme già vigenti negli altri paesi.

E bisogna contemperare i diritti dei singoli individui, dei pedoni, dei precedenti possessori della strada, cioè dei veicoli che precedettero l'automobile, con le necessità e con le convenienze di questi nuovi veicoli di civiltà.

Certamente non è facile di determinare il punto preciso in cui si congiungono queste due tendenze, queste due cure di difesa, per trovare quell'equità che si deve certamente applicare in una legge di questo genere.

Penso che questa legge, pur non essendo perfetta, s'avvicini alla perfezione; e vi si avvicini in modo, che possa dire con equità determinata quanto spetti ai precedenti possessori delle strade, e quanto, a questa nuova e sopravvenuta regina delle strade, come ha detto l'onorevole Treves. Ed il fatto lo dimostra: perchè vi sono stati oratori i quali hanno creduto che questa legge si dovesse considerare come troppo favorevole agli automobilisti, ed altri ve ne sono stati i quali si sono lagnati che in questa legge si siano introdotte disposizioni troppo severe contro di essi.

Il che dimostra come la legge si sia tenuta nel giusto mezzo, a questo riguardo, per ciascuna delle parti.

A proposito di ciò, ricordo che un collega poc'anzi, mi diceva che egli, possedendo un'automobile, se questa legge fosse passata, l'avrebbe subito venduta; perchè non sarebbero bastate le sue sostanze a pagare le indennità a cui si troverebbe esposto. (*Commenti*).

Questo vi dimostra che vi sono disposizioni in cui è stata introdotta una grande severità.

L'onorevole Cavagnari, che era stato preceduto dall'onorevole Cotugno nella pro-

posta della sospensiva, s'è rifatto combattendo il disegno di legge nel merito, e dicendo che manca in esso la determinazione della velocità. E mi pare che anche altro oratore abbia parlato della deficienza della legge, in quanto non stabilisce la velocità. Mi pare sia stato l'onorevole Nava Ottorino.

Ma questa è materia riservata al regolamento; difatti basta osservare che un altro oratore (mi pare, l'onorevole Treves), il quale voleva che in questa legge fosse regolata la velocità, voleva però che si tenesse conto delle particolarità delle strade di ciascun comune. Quindi, secondo il suo concetto, bisognerebbe fare, per ciascun comune d'Italia, una graduatoria circa le velocità in cui dovrebbero essere tenuti gli automobili; il che sarebbe una cosa assolutamente impossibile.

Intanto la questione delle velocità è molto relativa: nelle strade amplissime, larghissime e diritte, non è pericolosa quella velocità che invece è pericolosissima nelle strade strette e tortuose. Questa, dunque, della velocità è materia da regolamento, ed è anche materia rimessa al prudente apprezzamento del giudice; il quale deve giudicare, caso per caso, se, data la posizione (perchè non è mai tolta questa facoltà al giudice), data la condizione delle cose, la velocità fosse eccessiva.

Quanto alle statistiche, poi, cui allude l'onorevole Cavagnari, esse sono state già iniziate dai miei predecessori; ed io le ho fatte continuare. Non si sono potute pubblicare in allegato a questo disegno di legge; ma le metto a disposizione dell'onorevole Cavagnari e di chiunque voglia vederle.

E da esse l'onorevole Cavagnari constaterà che, nel 1909, s'ebbero quattrocentosessantun investimenti, con quarantanove morti e quattrocentoquarantaquattro feriti; e che vi furono molte riduzioni su queste cifre negli anni susseguenti.

La percentuale perciò va sempre diminuendo.

Quanto poi all'onere della prova, di cui si sono occupati con eguale critica l'onorevole Cavagnari e l'onorevole Nava, io li richiamo a considerare che l'articolo 5 di questo disegno di legge introduce severità maggiori, inquantochè afferma specificatamente e precisamente l'inversione della prova.

Ora l'inversione della prova non è uno di quei concetti che siano stati così sicuramente adottati nella pratica della giurispru-

denza, per cui si possa dire che non sia necessaria una disposizione di legge per affermarla.

L'inversione della prova si estende come concetto implicitamente all'articolo 1151 del codice civile ed io pure sono modestamente di questo avviso; credo che anche per quest'articolo, che contempla il danno proveniente dal fatto altrui, sempre la situazione giuridica si debba presentare così: il danneggiato non deve dare altra prova che pel nesso di casualità tra il fatto ed il danneggiamento, ed il danneggiante sia sempre nella necessità di dare la prova che il fatto non avvenne per sua colpa.

Ora, siccome questo principio è discusso, l'articolo 5 introduce questa interpretazione e vuole l'inversione della prova, cioè che il danneggiante, cioè che l'automobilista, si presuma in colpa e debba esser soltanto ammesso a provare che esso non ha colpa.

Ora io non comprendo come si possa censurare questo articolo di essere tenue ed indulgente verso l'automobilista, mentre esso introduce l'inversione della prova che è tanto discusso se sia contenuta nell'articolo 1151. Quindi vedono gli onorevoli colleghi che, se non avesse altro merito, questo disegno di legge ha quello di attribuire sempre la prova dell'incolpevolezza all'autore del danno, cioè all'automobilista. E nel capoverso successivo non si modifica, nè si tempera il principio affermato nel primo comma, ma lo si esplica e lo si applica, ossia vi si introduce una novella severità a carico dell'automobilista; perchè, mentre è discutibile se, per la disposizione dell'articolo 1153, egli sia responsabile del fatto illecito commesso dal suo *chauffeur* fuori delle incombenze affidategli, con quella proposta gli si fa obbligo di una diligenza invigilando sui suoi dipendenti od anche sui terzi, e gli si pone a carico la prova di ciò. Quindi vedono gli onorevoli Cavagnari e Nava che qui si è resa più severa la disposizione e, lungi dall'aver fatto deroga al diritto comune a favore dell'automobilista, si è invece affermato un principio che io credo sarà molto utile perchè ci eviterà quelle discussioni e quelle risoluzioni di vertenze giudiziarie, nelle quali, per l'incertezza del principio della prova, si veniva a risultati e a conseguenze che certamente non consentivano con la coscienza del pubblico.

E devo poi aggiungere che in caso di azione reciproca non esiste poi nessuno dei pericoli, a cui accennava l'onorevole Ottorino Nava.

Anzitutto debbo avvertire, come è stata avvertita la Presidenza, che qui si è, d'accordo con la Commissione, chiarita e precisata meglio la frase, cioè quel capoverso il quale diceva: « in caso di azioni reciproche per danni, il carico della prova spetterà a ciascuna delle parti che dovrà provare di essere esente da colpa ». Siccome, dicendo azione, si poteva supporre che, anche in caso di azioni temerarie, bastasse il promuovere l'azione per essere sottratti all'obbligo della prova spettante per la inversione di essa, si è detto con maggiore esattezza: « nel caso di danno derivante da reciproco investimento di due veicoli, il carico della prova di cui al primo comma dello stesso articolo, spetta a ciascuna delle parti ».

In tal modo è tolta la possibilità di interpretazioni, che possano indebolire l'applicazione di questo disegno di legge a danno dei pedoni.

L'onorevole Cavagnari, inoltre, diceva che con le parole: « salvo il caso di forza maggiore », si toglieva valore alla disposizione di legge. Ma il « salvo il caso di forza maggiore » è sempre stato sottinteso in ciascuna legge di responsabilità. Il dirlo o non dirlo è indifferente.

Non è mai avvenuto in nessuna legislazione, nè mai alcun diritto costituito ha ritenuto che uno possa essere tenuto responsabile, nel caso di forza maggiore. Il determinare poi il caso di forza maggiore è compito della giurisprudenza, è compito della autorità, di caso in caso. E non è possibile dare una preventiva definizione, una preventiva determinazione dei casi di forza maggiore.

CAVAGNARI. Chiedo di parlare per fatto personale. (*Mormorio*).

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. A me pare adunque tolto dalla discussione ogni timore che con questa disposizione di legge si siano indebolite le garanzie, le cautele, contro chi abbia recato dei danni, e mi pare di aver dimostrato che si è avuto cura, invece, di meglio determinare queste cautele.

Infatti, neppure la dizione proposta dalla Commissione, che parla delle cautele nella direzione, nel maneggio del veicolo, indebolisce il concetto della colpa; perchè l'automobilista deve provare che egli ha usato tutte le cautele prescritte non solo, ma anche le opportune cautele per dirigere e per maneggiare il veicolo; ed io credo che egli si trovi certamente sempre in una grande

difficoltà di dare questa prova, e il più delle volte egli non può darla, come di frequente accade.

All'onorevole Treves ho risposto implicitamente, parlando delle critiche dell'onorevole Cavagnari e dell'onorevole Nava, quando avvertiva che il disegno di legge si presentava nella relazione della Commissione, come una specie di difesa dell'automobile contro il pedone. Ripeto a lui che, bisogna guardare alle disposizioni della legge; non bisogna guardare alle relazioni. E del resto io non credo che la relazione della Commissione abbia questa intenzione ed abbia questo spirito. Parmi invece che essa sia ispirata ad un criterio di equità e di giustizia verso gli uni e verso gli altri.

Ma l'onorevole Treves, oltre le osservazioni a cui già ho risposto, diceva che gli pareva censurabile la disposizione dell'articolo 9, perchè riduce a due mesi il termine per esercitare l'azione dei danni quando si esercita non nel foro del danneggiato ma invece in quello del luogo dove è avvenuto il disastro.

Onorevole Treves, consideri che questa disposizione di legge è una deroga gravissima al diritto comune: l'azione per danni è azione personale, non reale, e quindi segue sempre il foro della persona del convenuto.

Ora i danneggiati si trovavano in questa difficoltà grandissima, di dover esercitare l'azione in un lontano tribunale, davanti ad una lontana autorità giudiziaria. Tenendo conto di ciò, a deroga del diritto comune, si è ammesso che sebbene si tratti di una azione personale, possa il danneggiato esercitare l'azione nel luogo dove è avvenuto il danno.

È una deroga importante al diritto comune, fatta nell'interesse del danneggiato; ma dobbiamo anche pensare, per giuste considerazioni di equità, a tutte le enormi difficoltà in cui si troverebbe poi l'automobilista che sta lontano quando dopo un tempo indeterminato, un tempo tante volte lunghissimo, e quando non gli è più possibile accogliere gli elementi di prova che possono esservi a suo favore, egli si vedesse citato in un domicilio, in un foro diverso dal suo. Ecco il perchè del limite dei due mesi. E d'altra parte le prove di infortunio si raccolgono subito; non ci vuole molto tempo.

Quindi il termine di due mesi è parso sufficiente per esercitare questa azione;

ed, in ogni caso, decorso inutilmente, potrà il danneggiato ricorrere alla legge comune.

All'onorevole Battelli è parso che non ci fossero disposizioni sufficienti per contrastare ad una certa ostilità, che tante volte si estrinseca contro l'automobile. Di questa ostilità si è tenuto conto, ed il pensare in contrario, sarebbe far torto ai rappresentanti degli automobilisti ed alla Commissione che hanno cooperato alla preparazione di questa legge. Così che può affermarsi che è sempre nel giusto mezzo che si è considerato con equità i diritti e i doveri di ambe le parti.

Anche l'onorevole Taverna appartiene agli oratori i quali trovano che questa legge è assai severa verso gli automobilisti: valgano anche per lui le considerazioni generali da me esposte, con l'aggiunta che mi riservo in sede di regolamento di adottare quei provvedimenti dall'onorevole Taverna suggeritemi per un più severo controllo della idoneità dei conducenti.

Se raccogliamo in una sintesi i concetti che si sono svolti nella discussione, dobbiamo riconoscere che la legge vede in questi nuovi veicoli della civiltà un interesse grande da tutelare e da disciplinare con giusto riguardo a tutti gli interessi ed a tutte le parti che si possono trovare in conflitto, dovendosi considerare che l'automobile non è solo il privilegio di pochi abbienti e di pochi ricchi, ma è diventato anche un mezzo di trasporto interessante per la generalità. Ed una grande efficienza di movimento industriale e commerciale è connessa coll'automobilismo, senza dire che esso ha preso un così grande sviluppo nei servizi pubblici da costituire, come già ho detto, un vero primato per l'Italia, avendo noi un chilometraggio di linee sussidiate e di linee concesse in pubblico servizio che è incomparabilmente maggiore di quello di ogni altro paese.

Approvando quindi questo disegno di legge la Camera risponderà ad un grande interesse comune e compirà opera vantaggiosa così riguardo ai pedoni come agli automobili. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale e do senz'altro facoltà di parlare all'onorevole relatore.

CAVAGNARI. Scusi, onorevole Presidente, io aveva chiesto di parlare...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Cavagnari, ella non può parlare due volte sullo stesso argomento. Se ha delle osservazioni da fare, parlerà sugli articoli.

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, ho chiesto di parlare per fatto personale, e conosco abbastanza gli usi della Camera per non chiedere cose assurde.

PRESIDENTE. Accenni allora il suo fatto personale.

CAVAGNARI. Col mio discorso forse non mi sono spiegato abbastanza, e perciò l'onorevole ministro mi ha dato una lezione sui criteri che governano la forza maggiore; ed ha avuto ragione.

Io avevo parlato della forza maggiore perchè non ho visto consegnato nella legge alcun articolo (sia pure con la buona idea di rimettere tutto al regolamento, al quale potrebbe essere rimandata anche la legge) (*Si ride*) alcun articolo che contenga una disposizione relativa alla velocità...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Cavagnari, questo poi non è fatto personale! (*Ilarità*).

CAVAGNARI. Colui, che fa andare l'automobile con una velocità eccessiva, si mette in condizione di non poter più invocare la forza maggiore. Vi cito un testo latino: « Qui in re illicita versatur, tenetur etiam pro casu ». (*Rumori — Ilarità*).

Dunque, dal momento che voi non parlate di velocità, la considerate come un caso di forza maggiore. Vi cito l'autorità del Carrara... (*Rumori — Si ride*).

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Il Carrara non conosceva l'automobile!

PRESIDENTE. Le ripeto, onorevole Cavagnari, che questo non è fatto personale. (*Bene!*)

CAVAGNARI. I principii si applicano sempre, anche agli automobili.

PRESIDENTE. Sta bene; ma non per fatto personale! (*Bravo! — Ilarità*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CRESPI SILVIO, relatore. Non so come esprimere la mia riconoscenza agli onorevoli Cotugno e Cavagnari, che hanno così vivamente attaccato la legge, accusando e legge, e Governo, e Commissione di aver fatto gli interessi degli automobilisti. Io mi sono sentito scagliare delle ire per avere accettato tre o quattro articoli di questo disegno di legge, ed ho dovuto sottostare a tante accuse da parte di tanti amici automobilisti, che proprio mi sento confortato nel vedere iniziata una discussione, dalla quale sarebbe apparso invece tutto il contrario, e cioè che io avrei fatto l'avvocato degli automobilisti. Ciò mi mette in pace con tanti miei amici e perciò li ringrazio.

Ma veniamo alle critiche.

Innanzitutto l'onorevole Cotugno ha detto: non si è studiato abbastanza. Ella, onorevole Cotugno, non ha letto attentamente la relazione, perchè, se avesse ciò fatto, avrebbe visto che il disegno di legge è il portato dello studio di diversi Gabinetti; che per questa legge fu nominata una apposita Commissione reale, che ha studiato a fondo la materia, che ha costituito speciali Commissioni, che il Governo ha mandato appositi delegati alla conferenza internazionale di Parigi e che solo dopo aver studiato quanto si è fatto in Italia e in altri paesi civili, si è concretato un progetto che è stato sottoposto al Consiglio di Stato. La discussione fu lunga per i diversi pareri sulle diverse questioni giuridiche da parte del Consiglio di Stato, ed è per questo che la legge ha tardato a venire in discussione. Il disegno di legge andò poi alla Commissione, la quale esaurì il suo compito non in pochi giorni, ma in parecchie settimane, e finalmente dopo due anni è venuto alla Camera.

Dica dunque l'onorevole Cavagnari che nessuno degli articoli corrisponde ai suoi desideri, dica tutto quello che vuole, ma non che la legge non è stata studiata. Una legge, come questa, era diventata di assoluta necessità, ma era altrettanto necessario di studiare con grande ponderazione quali fossero le nuove norme di diritto e di fatto derivanti dal nuovo mezzo di circolazione. Dapprima, in seguito ai tanti disastri avvenuti e ricordati dall'onorevole Cavagnari, si credette di fare con disposizioni regolamentari una legislazione in senso repressivo; ma tutti si accorsero che si era ecceduto nella misura, e perciò si credette indispensabile di tornare indietro, sospendendo per decreto reale alcune di quelle norme, che avevano leso maggiormente, non dirò gli interessi degli automobilisti, ma il buon diritto, l'equità e la giustizia.

Il movimento automobilistico è enormemente cresciuto in tutti i paesi. Tutti lo vedono, in Italia e tanto più all'estero.

Io rammenterò che nel 1909 si davano 6,201 distintivi di circolazione agli automobili; nel 1910 se ne diedero 13,486, e nel 1911, 11,005.

Il regresso fra il 1910 e il 1911 è però solamente apparente, in quanto che nel 1910, per l'applicazione del nuovo regolamento si diedero 3,481 distintivi ad automobili esenti da tassa, di modo che questi distintivi figurano ancora nel 1911, e si dovrebbe

questa cifra di 3,481 dividere in proporzione dell'aumento, il quale risulterebbe così di 10 mila circa contro 13 o 14 mila.

Vedete dunque che anche in Italia, in soli due anni, il numero degli automobili è più che raddoppiato.

Gli automobili entrano, come fu fatto notare dalla illuminata parola dell'onorevole ministro Sacchi, nell'uso comune, e sostituiscono le ferrovie e le tramvie là dove queste non possono camminare.

Quale meraviglia che con l'uso di questo nuovo mezzo di locomozione accadano inconvenienti?

Ha già notato l'onorevole ministro Sacchi che nel 1909 si ebbero 460 investimenti, mentre nella statistica degli anni seguenti gli investimenti sono diminuiti di numero, nonostante il grande aumento di macchine che corrono sulle pubbliche strade. E questo è avvenuto da per tutto.

A Parigi abbiamo oltre cinquemila automobili in servizio pubblico e le disgrazie sono rarissime; a Londra ne abbiamo oltre seimila, ed anche là, dove si corre con velocità che all'onorevole Cavagnari sembrerebbero addirittura fantastiche, anche là gli inconvenienti sono piccolissimi.

Quando si parla di disastri automobilistici, bisogna tener presente che nella maggior parte dei casi i disastri nuocciono a chi sta sull'automobile, e che i disastri più impressionanti non sono quelli che furono a danno di persone che transitavano sulla strada, ma furono a danno dei passeggeri che viaggiavano nell'automobile.

L'automobile è certamente un mezzo che presenta taluni pericoli di locomozione, ma in questi ultimi tempi si è talmente perfezionato da poter ridurre notevolissimamente i rischi dell'automobile stesso. A ciò giova soprattutto l'educazione dei conducenti, e mi compiaccio di unirmi alla raccomandazione del collega onorevole Taverna, perchè sia meglio approfondita la questione del conferimento della licenza.

A questo proposito abbiamo avuto nelle due città, dove si svolge più rapido il movimento automobilistico, a Milano e a Torino, una serie di inconvenienti veramente gravi, e che io debbo additare all'onorevole ministro.

In queste due città sono sorte una quantità di scuole private le quali danno la licenza, una specie di licenza, che però non vale senza l'esame, introducono all'esame solo dopo pochissime lezioni; ed abbiamo visto scuole che hanno pubblicamente an-

nunciato che si sentivano in grado di formare un buon *chauffeur* in un mese, e poi, dicono i manifesti, anche in una settimana, e finiscono col dire: in casi di urgenza anche con due sole giornate.

Voce all'estrema sinistra. Continui a dire « conducente »! Aboliamoli questi francesismi! Non c'è ragione di adoperare parole francesi.

CRESPI SILVIO, *relatore.* Volete abolire i francesismi? E sia, e diciamo pure: conducente di automobile.

Le scuole dei conducenti di automobili dovrebbero essere sempre e soltanto quelle autorizzate dal Governo, perchè solamente nelle scuole governative si possono ottenere quei gradi di istruzione e tutte le garanzie da parte degli insegnanti e dell'organizzazione scolastica che sono necessarie per fare un buon conducente.

Credo così di aver dimostrato l'assoluta necessità di legiferare in materia, l'assoluta urgenza anzi di questa legge, la quale viene a modificare il diritto comune, come hanno già notato diversi colleghi; viene a dare delle norme speciali per i conducenti d'automobili e per il traffico automobilistico in genere, rese assolutamente necessarie dalla specialità e dalla grande frequenza del traffico stesso.

Ma l'onorevole Cotugno, e si sono associati a lui gli onorevoli Cavagnari, Treves e Nava Ottorino, ha detto: voi avete fatta una legge che in alcuni principî è nuova. Avete cioè trasgredito ai principî del diritto comune a vantaggio degli automobilisti. No, onorevole collega; ciò io contesto nel modo più formale ed assoluto. Ed è inutile che entri in questo argomento dopochè un giurista valente come l'onorevole Sacchi vi ha dimostrato, spiegandovelo articolo per articolo, l'inesattezza di questa vostra critica. Tutte le deroghe al diritto comune sono state fatte a danno degli automobilisti... tutte a danno dei conducenti di automobili!

COTUGNO. Anche quella della compensazione delle colpe!...

CRESPI SILVIO, *relatore.* No!... Sono tutte a danno perchè non v'è compensazione delle colpe. Qui si tratta d'inversione di prova, e si dice: nel caso in cui vi siano due danni, vi sia cioè uno scontro fra due automobili o fra due diversi veicoli, in cui ciascun veicolo possa essere ritenuto in colpa, ciascuno ha l'obbligo della prova.

Sarebbe assolutamente iniquo che se un carro investisse un automobile, fosse l'automobile obbligato a provare che la colpa

non è propria, ma è del carro. Eppure questi casi sono frequentissimi, onorevoli colleghi. Spessissimo delle automobili ferme sono state investite da altri veicoli, da carri.

Non parliamo dei pedoni, per amor di Dio! Non si può fare il caso certamente di un pedone che investe un automobile!... Non ci mancherebbe altro! (*ilarità*) Mi pare questa una cosa assolutamente fuori di ogni probabilità! Si tratta dunque di investimenti fra veicoli. Ora, quando si conosca un po' quali sono le condizioni della circolazione sulle nostre strade, quando si sappia che mai un sol carro viaggia di notte col fanale acceso...

Voci. È vero! è vero!

CRESPI SILVIO, *relatore* ...mai, mai! Potete girare tutte le strade dell'Alta Italia come quelle del Meridionale, e mai troverete un carro col fanale acceso!... Quando voi, praticando le strade, vedete che carrettieri che conducono carri pesantissimi, trainati da cinque o sei cavalli, spessissimo sono a cento metri di distanza dal carro che dovrebbero condurre; quando vedete che i carrettieri dormono costantemente sia di giorno che di notte; quando vedete dei carrettieri che conducono due carri, quando vedete dei cavalli giovani male attaccati, i quali, spaventati da un automobile, sbarrano completamente la strada, fanno fronte indietro e lanciano la parte posteriore del carro contro l'automobile: in questi casi, onorevoli colleghi, voi dovete sentire tutta l'iniquità dell'inversione delle prove, perchè è evidente che in questi casi deve essere colui che ha prodotto il danno che deve difendersi dall'eventuale attacco.

Dunque, l'ammettere l'inversione delle prove in ogni e qualsiasi caso, sarebbe stato assolutamente iniquo. Questa è una deroga al diritto comune; ma la deroga deve essere mantenuta assolutamente nei limiti dell'equità e della giustizia; e non si devono per antipatia verso un dato mezzo di locomozione, applicare dei concetti iniqui.

Il comma tanto criticato, il quale diceva così « in caso di azioni reciproche per danni derivanti dal medesimo avvenimento, ciascuna delle parti dovrà... ecc. » è stato modificato così: « in caso di danni derivanti da un medesimo avvenimento, la prova di cui al comma primo spetterà a ciascuna delle parti ».

La dizione mi sembra molto più chiara; e come tale è da raccomandare. L'onorevole Presidente scrolla il capo perchè preferirebbe forse (e forse lo preferirei anch'io)

che si dicesse così: «in caso di danni derivanti alle diverse parti da un medesimo avvenimento, la prova di cui al comma primo spetterà a ciascuna delle parti».

Forse la dizione sarebbe più esatta; ma potremo riparlarne in sede di discussione degli articoli.

Del resto, si tratta della semplice dizione; ma nel concetto il Governo e la Commissione sono perfettamente d'accordo.

Ma volete sapere, onorevoli colleghi, dove abbiamo preso questa disposizione? Dalla legge austriaca! (*Commenti*).

L'ultima legge che è stata emanata in materia automobilistica in Europa, è precisamente la legge austriaca del 9 agosto 1908. L'Austria si è trovata a dover legiferare in argomento così come ci troviamo oggi noi. E l'Austria, dopo matura riflessione, ha ritenuto che il concetto informatore di una legislazione per gli automobili deve essere duplice: concetto di rigore contro gli automobilisti che mettono in pericolo la vita altrui, ma anche concetto di rigore contro i possibili ricatti.

Ed i ricatti, onorevoli colleghi, sono tali e tanti da aver creato addirittura una nuova giurisprudenza.

Non sono soltanto i ricatti commessi dalle guardie municipali, cui alludeva testè l'onorevole Taverna, ma assai di più quelli fatti da coloro che trovano molto comodo farsi liquidare dei danni supponendo, inventando magari, degli investimenti o disastri automobilistici che mai sono esistiti.

Per esempio, è accaduto di vedere intentato un giudizio contro un automobilista perchè si è trovato un cavallo che ha investito un carro e si è detto: è passato un automobile, il cavallo si è spaventato ed ha investito il carro; la colpa è dell'automobilista.

E queste azioni non vengono mai spiegate subito, quando sono esercitate in mala fede; si spiegano sempre dopo un lasso notevole di tempo.

Perciò abbiamo introdotto quei due mesi che non piacciono agli onorevoli Treves, Cotugno, Ottorino Nava e Cavagnari.

Quando si vuole, come si fa anche qui, derogare al diritto comune, quando si manda al fóro dell'attore la questione del risarcimento dei danni, si deve almeno lasciare questa difesa al convenuto, che cioè l'azione sia ammessa nei termini possibili in cui il convenuto possa raccogliere gli elementi della difesa. (*Approvazioni*).

Di ciò parleremo anche, se sarà opportuno, nella discussione degli articoli.

Ma a dimostrarvi che la nostra legge è ispirata ad un principio di equità e di giustizia e che è piuttosto rigorosa, anzichè favorevole, verso gli automobilisti anche su questo punto dei due mesi, vi dirò come è nata questa disposizione.

Dato che il fóro deve essere quello dell'attore, si è detto: ma rimarrà sempre lecito a tutti, a chiunque, per qualunque tempo, di chiamare dinanzi ad un fóro lontano da quello del convenuto, cioè dell'automobilista, l'automobilista stesso per il risarcimento dei danni? Ciò è sembrato eccessivo; quindi si è convenuto di stabilire un limite. Ma la proposta era di stabilire un limite all'esercizio dell'azione e non di stabilire soltanto la specialità del fóro.

L'Austria, che in questo ci è stata maestra, ha stabilito una prescrizione specialissima per l'azione di risarcimento di danni. All'articolo 6 della legge del 9 agosto 1908 che ho citato, si dice: «4) Il diritto di far valere la pretesa di risarcimento in base ai paragrafi 1, 2 e 3 dell'ultimo capoverso dell'articolo della presente legge, si prescrive in sei mesi dal giorno in cui il danneggiato venne a cognizione del danno e della persona obbligata al risarcimento.

Anche senza riguardo a ciò, in tre anni dal giorno in cui avvenne il danno, il diritto al risarcimento del danno si estingue, se l'avente diritto all'indennizzo tralasciò per propria colpa di dar notizia dell'infornio alla persona obbligata al risarcimento entro quattro settimane dal giorno in cui venne a cognizione dello stesso, a meno che non possa comprovare che l'obbligato al risarcimento sia venuto a sapere in altro modo dell'infornio entro il termine di quattro settimane».

Voi vedete dunque, onorevoli colleghi, che in materia di prescrizione la legge austriaca viene ad essere per gli automobilisti molto più favorevole della nostra. Eppure questa legge appartiene ad un paese che non ha riguardi per nessuno ed è stato sempre ritenuto assai rigoroso per tutto ciò che è materia di regolamentazione di pubblica circolazione di veicoli.

Essa deve essere stata mossa da un grave motivo, se ha creduto di sostituire alla prescrizione ordinaria una prescrizione così ristretta, come questa di quattro settimane, perchè, in fondo, se si tralascia per quattro settimane di notificare il danno, è intervenuta la prescrizione.

Non è dunque questa, onorevoli colleghi, una legge in favore degli automobilisti; tutt'altro! Io mi sono sentito accusare, ripeto, di essere stato di troppo facile accontentatura; ma ora che anche i socialisti si sono accontentati del monopolio, posso anch'io contentarmi di questa legge.

Non aggiungo altre considerazioni alle poche che ho avuto l'onore di esporre alla Camera, e spero che anche i colleghi, i quali hanno dimostrato maggiore avversione per l'automobilismo, riflettendo meglio sulla legge e sugli articoli di essa, finiranno col darle il loro voto. Per renderli poi più favorevoli, concludo con l'augurio che, in ogni modo, tutti i colleghi possano servirsi presto di parecchie automobili di loro proprietà. (*Si ride — Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Tutti i veicoli a trazione meccanica, destinati a circolare senza guida di rotaje sulle strade ordinarie, sono soggetti, per quanto concerne la circolazione, alle disposizioni della presente legge e del regolamento da approvarsi con decreto reale sentito il Consiglio di Stato ».

L'onorevole Paniè ha presentato il seguente emendamento:

« *Nel primo comma, alle parole: da approvarsi con decreto reale, sentito il Consiglio di Stato, sostituire: di cui all'articolo 12 della legge medesima* ».

Ha facoltà di svolgerlo.

PANIE. Poichè ho proposto parecchi emendamenti, mi si consenta che ne faccia precedere lo svolgimento da una dichiarazione.

Io non ho il misoneismo dell'onorevole Cavagnari contro l'automobile, che costituisce una grande affermazione del nostro sviluppo industriale e di cui nessuno può sconoscere l'utilità. Neanche condivido quel senso di sfiducia, se non di avversione, alla legge che ha dimostrato qualche collega, poichè la medesima ha il merito di disciplinare una materia nuova, per la quale le norme del diritto comune non sono sempre sufficienti.

Essa non deve riguardarsi come una legge d'eccezione o di privilegio per alcuno, tanto meno poi deve esserlo; tutt'al contrario deve proporsi di regolare equamente i diritti e gli interessi di tutti, tanto di chi va in automobile, quanto di chi non può

andarvi ed è esposto a subire le conseguenze dell'automobilismo.

E gli emendamenti da me formulati tendono appunto a contribuire al raggiungimento di questo scopo.

Io pertanto mi associo al plauso che la Commissione parlamentare per bocca del suo relatore ha rivolto all'onorevole ministro, per avere presentato questo disegno di legge, e credo di interpretare il sentimento comune dei colleghi estendendo il plauso all'esimio relatore della Commissione per la sua relazione, da cui si può dissentire in qualche parte, ma della quale tutti devono riconoscere la pregevole perspicuità ed accuratezza.

E, detto ciò, per chiarire la natura dei miei emendamenti, passo a dare ragione del primo di essi.

L'articolo primo, così come è redatto, fa credere che tutta la materia oggetto del presente disegno di legge, ossia la circolazione dei veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie, venga, per effetto di questa legge, ad essere poi regolata esclusivamente dalla legge medesima e dal regolamento che verrà fatto per la sua esecuzione.

Ora così non è. La legge invero lascia in fatto sussistere in talune parti il regolamento attualmente in vigore del 29 luglio 1909, sia perchè in parecchi suoi articoli, specie nel 7, suppone l'esistenza di talune disposizioni di quel regolamento, sia perchè dessa non regola l'intera materia disciplinata in quel regolamento quali i mezzi di segnalamento, i freni dei veicoli, ecc., sia infine perchè all'articolo 12 dichiara espressamente di abrogare soltanto l'articolo 3 della legge 15 luglio 1909 ed ogni altra disposizione contraria alla presente legge.

Vi è quindi un'antinomia tra l'articolo primo e il resto della legge, che potrà portare — nella pratica — a questa conseguenza d'ordine non soltanto formale: di lasciare in dubbio se e fino a quale punto il regolamento del 29 luglio 1909 venga ad essere abrogato.

Nè io penso che il regolamento a farsi per l'esecuzione di questa legge possa conglobare le disposizioni non abrogate del regolamento 29 luglio 1909, precisamente perchè il disegno di legge che esaminiamo non dà al potere esecutivo questa potestà.

Ad evitare queste incertezze, io ho proposto di sostituire nell'articolo primo alle parole: « da approvarsi con decreto reale, sentito il Consiglio di Stato », le altre: « di cui all'articolo 12 della legge medesima ».

E l'articolo 12 direbbe nel capoverso da me aggiunto « che il regolamento per l'esecuzione della presente legge da emanarsi con decreto reale, sentito il Consiglio di Stato, dovrà essere coordinato e formare un testo unico col regolamento 20 luglio 1909 nelle parti non abrogate dalla presente legge ».

Così ogni dubbio verrebbe tolto, e il Governo potrebbe provvedere con un unico testo di regolamento a disciplinare chiaramente tutta la materia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pansini.

PANSINI. A proposito dell'emendamento dell'onorevole Paniè propongo addirittura la soppressione dell'ultimo inciso dell'articolo e precisamente delle parole « e del regolamento da approvarsi con decreto reale sentito il Consiglio di Stato », perchè, dire nel primo articolo che i veicoli a trazione meccanica sono soggetti alle disposizioni della legge e del regolamento da approvarsi, indica una condizione strana della applicazione della legge perchè noi così veniamo ad includere nella legge anche tutto quello che verrà compreso nelle disposizioni regolamentari.

Ora noi potremo discutere quelle disposizioni regolamentari, ma non potremo mai, nell'articolo primo, che concerne la circolazione, dare il mandato al potere esecutivo di aggiungere tutto quello che manca nelle disposizioni della legge. Perciò proporrei che quelle parole venissero soppresse.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Paniè alle parole « da approvarsi con decreto reale ecc. » propone di sostituire « di cui all'articolo 12 della legge medesima ».

Ora, siccome il regolamento vigente è fatto in applicazione della disposizione unica di legge preesistente che viene abrogata con l'ultimo articolo del presente disegno, considerazioni di evidente opportunità consigliano la preparazione di un regolamento *ex-novo*. Perciò appunto questo articolo primo dispone che si debba fare il regolamento nuovo. Se nel regolamento precedente ci sono delle disposizioni le quali meritano di essere conservate, saranno conservate senza dubbio; ma non occorre che ciò risulti da una legge, la quale non può nè deve occuparsi di norme regolamentari.

Ed occorre non dimenticare che è sempre in facoltà del potere esecutivo emettere disposizioni per l'applicazione delle leggi.

Prego pertanto gli onorevoli colleghi di non insistere nei proposti emendamenti.

PRESIDENTE. Onorevole Paniè, insiste?

PANIÈ. Non insisto.

PRESIDENTE. Sta bene. Quella dell'onorevole Pansini non è proposta che possa essere messa a partito.

Se non vi sono altre osservazioni, pongo a partito l'articolo primo.

(È approvato).

Art. 2.

« Ogni veicolo, di cui all'articolo precedente, deve essere munito di licenza di circolazione e chi lo conduce di certificato di idoneità. La licenza ed il certificato debbono essere presentati dal conducente ai funzionari ed agenti autorizzati che ne facciano richiesta.

« La licenza e il certificato, tranne i casi indicati nel regolamento, sono rilasciati l'una in seguito a prova e l'altra dopo un esame da compiersi nei modi stabiliti dal regolamento e, quanto al certificato di idoneità, dopo una visita medica diretta ad accertare che il richiedente non è soggetto ad imperfezioni fisiche che possano diminuire la capacità a condurre un veicolo a trazione meccanica.

« Ai funzionari incaricati delle prove e degli esami spetterà una indennità fissa di lire 20 in caso si tratti di automobili e lire 10 se di motocicli quando le prove e gli esami sieno richieste da singoli individui; spetterà invece una indennità fissa di lire 5 e rispettivamente di lire 3 per ciascun esaminando quando sieno richieste da scuole di conducenti riconosciute dal Governo e per gruppi di individui che sieno allievi delle scuole stesse. Ai detti funzionari spetterà inoltre il rimborso delle spese di viaggio quando debbano recarsi fuori della sede d'ufficio.

« L'indennità giornaliera, di cui alle disposizioni vigenti, è dovuta soltanto nel caso in cui i funzionari debbano pernottare fuori della sede di ufficio ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Incontri.

INCONTRI. Nella discussione generale molti colleghi avvocati, parlando dell'articolo 5, hanno accennato all'esonero del risarcimento e si sono dimostrati contrari all'articolo così come è formulato. Essi hanno detto: voi proprietari avete l'obbligo di vigilare l'automobile e di premunirvi circa

il meccanico che sceglierete. Ora io (ed ecco perchè ne parlo a proposito dell'articolo 2), se non come emendamento, almeno come raccomandazione, vorrei fosse accolto dalla Commissione e dal ministro il concetto che sul certificato personale di idoneità del meccanico fossero annotate le contravvenzioni.

BERIOLINI. C'è già nel regolamento.

INCONTRI. Ed allora non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 2.

(È approvato).

Art. 3.

« I comuni possono emanare appositi regolamenti per la circolazione dei veicoli nell'interno dell'abitato e nelle adiacenti vie suburbane, purchè tali regolamenti non contengano disposizioni contrarie o già comprese nelle leggi o nei regolamenti governativi, e siano omologati dal Ministero dei lavori pubblici.

« Coll'approvazione del prefetto, può essere dai comuni, anche mediante disposizioni speciali, vietato il transito e limitata la velocità in dati tratti di via, soltanto per riconosciute ragioni di sicurezza pubblica, e con l'obbligo di apporre su quei tratti di via scritte ben visibili ed illuminate di notte.

« È in ogni tempo ammesso il ricorso al ministro dei lavori pubblici contro le disposizioni che limitino la libertà di circolazione.

« Il regolamento per l'esecuzione della presente legge stabilirà le dimensioni e le caratteristiche delle scritte e delle segnalazioni ».

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Paniè, il quale ha presentato il seguente emendamento:

« Ripristinare il disegno di legge ministeriale con queste modificazioni:

« Nel primo comma, alle parole: o già comprese nelle leggi e nei regolamenti governativi e siano omologati, sostituire: alle leggi ed ai regolamenti governativi e siano approvati.

« Nel secondo comma aggiungere in fine le parole: le cui caratteristiche saranno determinate dal regolamento per l'esecuzione della presente legge ».

PANIÈ. Il primo comma dell'articolo 3 riproduce l'articolo 3 del regolamento 29 luglio 1909, apportandovi però alcune modi-

ficazioni che non mi sembrano molto opportune.

Col medesimo si dà facoltà ai comuni di emanare regolamenti per la circolazione degli automobili, purchè si tratti di disposizioni, dice l'articolo, che non siano contrarie o già comprese nelle leggi e nei regolamenti governativi.

Ora io non vedo la ragione per cui si vuole proscrivere ai comuni di inserire nei loro regolamenti delle disposizioni che siano già comprese nelle leggi o nei regolamenti. (Interruzioni). Potrà essere cosa abbondante, ma non è neanche inutile in quanto servirà a diffondere sempre più la conoscenza delle prescrizioni governative.

BERTOLINI. Ma non vestirli di forme comunali.

PANIÈ. Io non trovo che vi siano inconvenienti a lasciare includere nei regolamenti comunali anche disposizioni di regolamenti generali. Per esempio, molte disposizioni del regolamento generale di igiene sono riprodotte in quasi tutti i regolamenti comunali. E che male per ciò? È giusto che un regolamento comunale non possa derogare a disposizioni di ordine generale, ma ripeterne le disposizioni, di maggior importanza, giova, come ho detto, ad estenderne la conoscenza. (Interruzioni).

Quindi propongo di ritornare alla formula del regolamento del 1909, e di fare perciò soltanto divieto ai comuni di includere nei loro regolamenti disposizioni contrarie a quelle generali; anche perchè così togliamo i comuni dall'imbarazzo di dovere indagare quando una materia sia, o no, già compresa nelle leggi e nei regolamenti governativi.

Nello stesso primo comma si è modificata la disposizione del regolamento sostituendo la parola *omologati* a quella *approvati* usata dal regolamento. Io sono ortodosso in materia di redazione legislativa. A me pare che nel fare le leggi le parole debbano sempre essere usate in senso proprio. Ora la parola « omologazione » (e me ne appello all'autorità dell'illustre presidente della Commissione), si applica propriamente nel campo giudiziario. Il tribunale omologa la deliberazione del Consiglio di famiglia, i concordati nei giudizi di fallimento, ecc. Nel campo amministrativo invece l'autorità superiore *approva*, non *omologa*.

Il secondo comma dell'articolo 3 poi ha modificato il testo del disegno ministeriale.

Secondo questo disegno i comuni potevano dare disposizioni speciali, limitative

della libertà del transito, ma salvo sempre l'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

La Commissione parlamentare vide in questa approvazione del Ministero una complicazione, una causa d'accentramento inutile, e vi sostituì l'approvazione del prefetto, aggiungendo però questa disposizione, su cui richiamo l'attenzione della Camera: « In ogni tempo è ammesso il ricorso al Ministero dei lavori pubblici contro le disposizioni che limitano la libertà di circolazione ».

Ora che cosa avverrà praticamente? Un comune stabilisce una di queste disposizioni: riporta l'approvazione del prefetto e fa tutte le spese per metterla in esecuzione, compresa l'apposizione di quelle scritte visibili ed illuminate di notte che sono richieste dal disegno di legge.

Ma poi alla distanza magari di due o tre anni da questa deliberazione (perchè la legge dà diritto di farlo in ogni tempo) un individuo qualunque, anche di altro comune, reclama al Ministero contro quella deliberazione.

Il Comune dovrà pensare a difendere la sua deliberazione: intanto in pendenza del reclamo, non sa se debba, o no, mantenerne l'osservanza. E quando verrà la decisione del Ministero, se questo accoglie il reclamo, il Comune oltrechè restare esautorato, avrà fatto parecchie spese inutili; se invece il reclamo sia respinto, il Comune sarà ancora sempre esposto a vederlo rinnovato altra volta perchè la decisione del Ministero non è una sentenza irrevocabile che faccia stato! Invece quindi di togliere le complicazioni e le difficoltà, andiamo a crearle. Assai meglio è lo accettare il disegno ministeriale, secondo cui la deliberazione del Comune è sottoposta subito all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici. Così rimane tosto decisa la sua sorte senza spese, senza ricorsi, senza possibilità di molestie per i Comuni.

Sono queste sostanzialmente le ragioni, che hanno determinato il mio emendamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cotugno.

COTUGNO. M'associa a quanto ha detto l'onorevole Paniè, e rinunzio a parlare.

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, non vi sono altri iscritti. Se vuol parlare...

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Paniè ha fatto alcune osservazioni all'articolo 3 ed ha proposto taluni

emendamenti. In quanto alle osservazioni, egli dice che non sia bene usata la parola *omologati*, in luogo di *approvati*. Io non ho difficoltà di consentire che si dica: *approvati*. Veramente la parola *omologazione* si riferisce più specialmente a decreti dell'autorità giudiziaria; ma qui si potrebbe usare perchè vuol dire: dichiarazione di conformità. In ogni modo non ho difficoltà che si dica: e siano approvati dal Ministero dei lavori pubblici.

Quanto agli emendamenti, non li posso accogliere.

Nessuno nega (intendiamoci bene) ai comuni di riprodurre le disposizioni della legge o dei regolamenti governativi, ma è come fare un'altra edizione della legge o dei regolamenti: e ciò a scapito della chiarezza di essi. Il concetto è questo: è vietato ai comuni di disporre intorno agli argomenti per i quali vi sono disposizioni di legge, per non ingenerare confusione, per non diminuire l'efficacia della norma generale e per non creare poi quella condizione per cui il giudice ritenga che vi sia un contrasto fra le disposizioni comunali e quelle della legge e dei regolamenti generali, e nel contrasto dica che esuli quella presunzione che deve sempre presiedere nell'applicazione della legge: cioè, che ogni cittadino è tenuto a conoscere la legge stessa.

Del resto, in generale, nelle materie giuridiche, ogni superfluità è sempre dannosa; e quante volte si ripetano disposizioni di legge (il che è perfettamente inutile, perchè non giova ad aggiungere nulla alla legge che è già conosciuta), si ha sempre una confusione, un'oscurità, un danno nell'interpretazione.

Quanto al secondo emendamento che dice: « *Nel secondo comma aggiungere in fine le parole: le cui caratteristiche saranno determinate dal regolamento per l'esecuzione della presente legge* », osservo che non c'è bisogno di dirlo nella legge. Questo emendamento si può accogliere come raccomandazione.

E neanche si può accogliere la proposta da lui fatta: di escludere il ricorso al Ministero, in materia di disposizioni comunali relative alla circolazione stradale, per evitare incertezze di applicazioni in pendenza di ricorso alla autorità centrale o possibilità di riapertura di istruttoria in seguito a nuovo reclamo.

Approvata la disposizione dal prefetto, essa entra senz'altro in vigore: finchè non intervenga una decisione in contrario dal

Ministero; e che questo ritorni nella decisione presa in base a nuovo ricorso è a dubitarsi se non intervengano fatti nuovi che rendano consigliabile il provvedimento.

Ma non si può accogliere l'ultimo degli emendamenti proposti: quello che dice che sia dato un termine, oppure che sia richiesta l'approvazione: perchè, quando si tratta di disposizioni per le quali, in vista di circostanze od avvenimenti speciali, si limita la circolazione, è evidente che questa facoltà dei comuni debba essere sempre esposta alla possibilità di un ricorso all'autorità superiore. Quindi non c'è nessun inconveniente nel fatto che questo ricorso non venga subito, ma tardi. Quel che importa è di vedere se, nel merito, la disposizione che restringe e vieta la circolazione sia giusta od ingiusta.

Spero pertanto che l'onorevole Paniè non vorrà insistere nei suoi emendamenti.

CRESPI SILVIO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRESPI SILVIO, *relatore*. Debbo ringraziare l'onorevole Paniè delle cortesie parole che mi ha rivolte; ma poichè egli mi ha fatto un appunto di incoerenza, tengo a scagionarmi che non vi è alcun contrasto fra il comma secondo dell'articolo 3 e la relazione. Il concetto è di concentrare, di unificare, per quanto sia possibile, decentrando. Ora noi abbiamo bensì demandato al prefetto di approvare le disposizioni del comune, ma abbiamo dovuto acconsentire che sull'autorità del prefetto ci sia un controllo, cioè quel tale ricorso al Ministero.

Veda dunque l'onorevole Paniè che non c'è nessun contrasto; del resto questi ricorsi al Ministero saranno così eccezionali, che si può essere tranquilli che non vi sarà alcuno che contrasti al comune il diritto di mettere queste scritte.

PRESIDENTE. L'onorevole Paniè propone due emendamenti; il terzo è un semplice suggerimento e quindi non è stampato. (*Si ride*). Del primo emendamento l'onorevole ministro dei lavori pubblici accetta soltanto la sostituzione della parola *approvati* alla parola *omologati*, ma non il resto; come non accetta nemmeno l'altro emendamento in questi termini:

« Nel secondo comma aggiungere in fine le parole: le cui caratteristiche saranno determinate dal regolamento per l'esecuzione della presente legge ».

L'onorevole ministro dei lavori pubblici non crede necessaria questa aggiunta...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Può accettarsi come raccomandazione.

PRESIDENTE. Si appaga, onorevole Paniè, di questa dichiarazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, oppure insiste nell'emendamento?

PANIÈ. Devo avvertire che l'ultima parte del mio emendamento « le cui caratteristiche, ecc. » non fa che riprodurre l'ultimo comma del disegno di legge concordato tra ministro e Commissione. Su questa parte quindi non vi può essere questione.

Ma io insisto sul resto del mio emendamento, specialmente su quello che riguarda il ricorso contro le deliberazioni dei comuni restrittive della libertà del transito.

Io non mi oppongo che queste sieno soggette all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, anzi io voglio (come il primo disegno ministeriale) che la riportino immediatamente, appena emanate, prima di entrare in vigore. Ciò che non accetto è che, dopo essere entrate in vigore, possano essere ancora impugnate, e in ogni tempo, innanzi al ministro, perchè questo sistema, anzichè semplificare, porta alla complicazione che ho sopra dimostrato.

PRESIDENTE. Ella dunque insiste nella seconda parte dell'emendamento, chiedendo il ripristino del testo ministeriale, cui però crede che si debbano apportare delle modificazioni. Ora bisogna vedere prima se il Governo accetti, o no, questo ripristino; e poi se consenta nelle modificazioni da lei proposte.

Il Governo ha dichiarato di accettare soltanto la sostituzione della parola « approvati » alla parola « omologati » nel testo concordato tra Governo e Commissione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Paniè vorrebbe che in questo punto l'articolo fosse modificato. Si è riconosciuto che il prefetto, per un caso, per una sospensione momentanea di poco valore, per poco tempo, essendo sul luogo, può esser quello che meglio vede se la cosa sia possibile, invece di aspettare un lontano e lungo ricorso al Ministero dei lavori pubblici. Però non si è tolta la guarentigia che il Ministero possa pronunziarsi su questi ricorsi. Insomma si è cercato di semplificare nel senso voluto appunto dall'onorevole Paniè, non già di complicare.

PRESIDENTE. L'onorevole Paniè ha facoltà di parlare.

PANIÈ. Pregherei di dividere la votazione dell'emendamento. Sul primo comma non insisto, salva la sostituzione della parola *approvati* alla parola *omologati*.

Voce al banco della Commissione. Ma quella l'accettiamo!

PANIÈ. Sul secondo insisto richiamando così il disegno ministeriale. Ed aggiungo, all'onorevole ministro, se me lo permette, che, nel suo primo disegno l'approvazione del prefetto era già implicita, perchè essa accompagna necessariamente qualunque deliberazione dei comuni.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Ma se restringe la libertà di circolazione...

PRESIDENTE. Dunque, onorevole Paniè, ella non insiste sulla prima parte, ma mantiene la seconda, ossia il ripristino del testo ministeriale; ma con una modificazione.

PANIÈ. Sì nell'ultima parte; ma è una modificazione sulla quale, come direi, non vi è questione.

PRESIDENTE. Io non posso mettere a partito una proposta improvvisata, quando non sia munita di dieci firme; se non l'accetta il Governo.

Se vuole, comincerò dal mettere in votazione la prima parte dell'articolo.

PANIÈ. No, no! Rinunzio alla proposta.

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo terzo con la sola sostituzione della parola « *approvati* » alla parola « *omologati* ».

(È approvato).

Art. 4.

« I veicoli di qualunque sorta circolanti sulle strade ordinarie senza guida di rotaie sia negli abitati che in campagna dovranno tenere costantemente la destra e per oltrepassare altri veicoli dovranno portarsi sulla sinistra.

« I comuni che abbiano nell'abitato una circolazione tranviaria, possono prescrivere che nell'interno dell'abitato si tenga la sinistra apponendo all'ingresso della città una scritta ben visibile ed illuminata di notte.

« Tutti i veicoli che circolano sulle strade ordinarie nel tempo compreso fra un'ora dopo il calare e un'ora prima del levare del sole, devono tenere acceso almeno un fanale ».

L'onorevole Ottorino Nava ha facoltà di parlare.

NAVA OTTORINO. Io ho un fatto personale con l'onorevole Crespi. Egli ha par-

lato di avversari dell'automobilismo. Credo che la frase non risponda al suo pensiero. Le osservazioni le facciamo perchè riteniamo che si possano rendere le disposizioni più coerenti agli stessi principi della legge. Non si può credere che siamo dei preistorici o degli avversari all'automobilismo.

CRESPI SILVIO, relatore. No, alla legge.

NAVA OTTORINO. Ma lei ha detto all'automobilismo!

CRESPI SILVIO, relatore. È stato un *lapsus linguae*.

NAVA OTTORINO. Io vorrei fare una piccola osservazione di forma che credo l'onorevole ministro vorrà accettare.

Nella prima parte di questo articolo si stabilisce per tutti i veicoli che si debba tenere la destra ed è perfettamente giusto; ma non mi pare altrettanto giusto che si metta nello stesso articolo, che si regoli sulla stessa disposizione l'obbligo di tenere il fanale, perchè la conseguenza è che i veicoli, che sarebbero trovati mancanti del fanale, sarebbero colpiti con la multa da lire 20 a lire 100. Ora a me questa pare una esagerazione e mi pare che si possa limitare la disposizione del numero 7, articolo 7 per modo che riguardi solo i veicoli automobilistici. Si toglierebbe così una sanzione che sarebbe esagerata, perchè non si può punire la mancanza di fanale ad un carretto come quella ad un automobile.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Taverna.

TAVERNA. Io volevo appunto proporre quello che ha proposto l'onorevole Ottorino Nava. Quindi mi associo alla sua proposta.

NAVA OTTORINO. Io propongo la completa soppressione dell'ultimo comma che impone di tenere almeno un fanale acceso.

PRESIDENTE. Converta la sua proposta in una raccomandazione.

Ho già avvertito, e la Camera lo sa bene, che non si possono mettere a partito quelle proposte che il Governo non accetta, quando non siano munite delle dieci firme regolamentari.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. L'obbligo di illuminare è una assoluta necessità: non possiamo derogare a questo obbligo.

NAVA OTTORINO. Si punisce con una multa il carrettiere: due giorni d'arresto...

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Il carrettiere, dopo che sarà stato colpito una

volta, si guarderà bene e sarà più diligente.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, ha facoltà di parlare.

CRESPI SILVIO, relatore. Potremo andare facilmente d'accordo all'articolo 7 stabilendo che il numero 7 di tale articolo riguarda gli automobili, e che la materia dei fanali, per gli altri veicoli, sia compresa nelle disposizioni del comma ottavo.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, metto a partito l'articolo 4.

(È approvato).

Art. 5.

« Salvo il caso di forza maggiore il proprietario ed il conducente di un veicolo a trazione meccanica, sono obbligati solidalmente a risarcire i danni prodotti a persone ed a cose dalla circolazione del veicolo, quando non provino che da parte loro sono state usate tutte le cautele prescritte ed opportune nel guidare e maneggiare il veicolo per evitare che il danno si verificasse. Non possono in alcun caso considerarsi come danni per forza maggiore quelli cagionati da difettosa costruzione o manutenzione del veicolo.

« L'obbligo del risarcimento cessa o viene ridotto qualora sia provato che i danni sono dovuti in tutto od in parte al fatto del danneggiato o di un terzo.

« In caso di azioni reciproche per danni derivanti da un medesimo avvenimento, ciascuna delle parti dovrà provare la colpa della controparte secondo le norme del diritto comune.

« Il proprietario è esonerato dall'obbligo del risarcimento qualora provi che il veicolo è stato messo in circolazione a sua insaputa e senza sua negligenza, per atto illecito di un terzo o di persona a suo servizio ».

Al comma terzo di questo articolo 5 la Commissione ed il Governo propongono la seguente modificazione: « In caso di danni derivanti da reciproco investimento di due veicoli, la prova di cui al comma primo spetterà a ciascuna delle parti ».

A questo articolo 5 sono stati presentati emendamenti.

Primo è quello dell'onorevole Paniè:

Ripristinare l'articolo 4 del disegno di legge ministeriale, sopprimendovi nell'ultimo comma le parole: o di persona a suo servizio.

Ha facoltà di parlare, onorevole Paniè.

PANIÈ. Questo articolo contiene la parte

più importante, e certo più delicata del disegno di legge. E quindi comprendo tutta la vivacità della discussione che è preannunziata.

La relazione parlamentare illustra l'aggiunta delle innovazioni che si sono portate al diritto comune: prima fra queste l'inversione della prova.

Io non voglio qui entrare nella questione teorica, accennata da quell'eminente giurista che è il ministro, proponente la legge, e cioè se nel nostro Codice civile, segnatamente nell'articolo 1131, il principio che tocchi all'autore del sinistro escludere la sua responsabilità, anziché al danneggiato di provare la colpa, abbia già un caposaldo. Se fosse anche così, è certo che la cosa è tutt'altro che principio in diritto. Questa legge ha evitato esplicitamente la questione per il caso di sinistri automobilistici. Si viene così ad avere un'incertezza di meno, una sicurezza di più. E questo è uno dei pregi della legge.

Ma io mi sono chiesto se, dopo affermato il principio, esso sia stato sempre rigorosamente applicato.

Ed una prima ragione di dubbio mi è venuta appunto dalla modificazione che la Commissione parlamentare ha apportato al primo comma del progetto ministeriale: questo diceva che, salvo il caso di forza maggiore, il proprietario ed il conducente di un veicolo a trazione meccanica sono obbligati solidalmente a risarcire i danni prodotti a persone ed a cose dalla circolazione del veicolo, quando non provino (qui sta il punto notevole) che da parte loro si è avuta ogni cura nell'evitare che il danno si verificasse.

Invece nel disegno di legge concordato tra Ministero e Commissione, a questa dizione è sostituita la seguente: « quando non provino che da parte loro sono state usate tutte le cautele prescritte ed opportune nel guidare e maneggiare il veicolo per evitare che il danno si verificasse ».

L'onorevole ministro ha già fatta la difesa di questa modificazione; ma con tutta la deferenza che io nutro per lui, io non ne sono rimasto persuaso. Manifestamente la modificazione venne fatta per mutare qualche cosa. Ora dove si vuole andare con questa nuova formola?

La prima era chiara, precisa, riproduceva con poca diversità quella usata dal nostro Codice civile, monumento insuperato di sapienza giuridica, all'articolo 1153, per esonerare dalla responsabilità i genitori, tutori, ecc.

La formula che si è sostituita non è più così ampia e fa delle sperequazioni che possono aprire il varco ad eccezioni di irresponsabilità per il proprietario e il conducente che non sarebbero giuste, e che certamente tolgono alla legge il merito di essere precisa.

L'onorevole ministro ha osservato che quando si dice « tutte le cautele prescritte ed opportune » si è detto tutto.

No, onorevole ministro, perchè dopo si aggiunge « nel guidare e maneggiare il veicolo » il che viene di fatto a limitare, a circoscrivere il campo delle responsabilità.

Si faccia un esempio pratico: un automobile è spinto ad una velocità grandissima: il conducente usa tutte le cautele prescritte ed opportune per guidare e maneggiare il veicolo; ma data la velocità, non riesce ad evitare un investimento. Nessuno vorrebbe proscioglierlo dalla responsabilità. Eppure i termini della legge, quale oggi è proposta, non ingenererebbe dei dubbi? Non si dimentichi che si tratta di legge, la quale nell'applicazione pratica darà luogo alle maggiori discussioni; che per ragione di difesa sarà contorta in tutti i sensi.

Facciamo in modo che essa non abbia ambiguità e non presti il fianco a dubbiezze. E sotto questo aspetto io credo assai più preferibile il primo disegno ministeriale a quello presente.

Di passaggio avverto qui che in questo primo comma, dopo affermata la responsabilità del conducente e del proprietario, io ravviserei necessario un inciso che facesse salve *tra di loro le ragioni* di rivalsa che di diritto.

Supponete, onorevoli colleghi, che il proprietario non si trovi sull'automobile quando avviene una disgrazia per il fatto colposo del suo conducente.

È giusto che la legge colpisca, rispetto ai terzi, tanto il proprietario quanto il conducente; ma il proprietario non dovrà avere diritto di rivalsa verso il conducente? (*Commenti*).

E se non gliene è fatta espressa riserva con la legge, non si troverà egli esposto a dividere la responsabilità solo per metà, col conducente, così come dispone la legge civile in tema di obbligazioni solidali, quantunque nel suo caso la colpa sia tutta intera del conducente?

Voci. Non c'è bisogno!

PANIÈ. Passo ad un'altra questione. Il disegno ministeriale regolava, in apposito

inciso, la responsabilità nel caso di automobili dati a nolo.

« Ove si tratti (così disponeva) di veicolo dato a locazione, escluso il caso del servizio pubblico reso in base a tariffa, in luogo del proprietario è responsabile solidalmente col conducente colui, che ha la disponibilità del veicolo nel momento del danno ».

Il progetto concordato sopprime questo inciso, e la relazione spiega la soppressione adducendo la possibilità dei conflitti che altrimenti sorgerebbero tra chi dà, e chi prende a nolo un automobile, il che andrebbe a scapito di questo genere di speculazione dell'industria automobilistica.

Ora io domando alla Commissione: eliminata la responsabilità di chi ha preso a nolo l'automobile, resta ancora quella di chi ha dato a nolo l'automobile, del proprietario?

BERTOLINI, *presidente della Commissione.* È naturale.

PANIÈ. Per me la cosa rimaneva dubbia, massime di fronte a quanto si legge nella relazione.

Comunque, conservata (e mi pare giusto) la responsabilità del proprietario rispetto al terzo, ma esclusa quella di chi ha preso a nolo il veicolo, può venire questa ingiustizia: che il sinistro derivi dal fatto di questo ultimo, il quale, ad esempio, spinga il conducente a dare all'automobile una velocità straordinaria. Perchè in questo caso si dovrebbe dare a colui che dispone del veicolo l'impunità verso i terzi non solo, ma persino verso il proprietario?

La questione era pertanto studiata anche sotto questo aspetto: ed io propenderei a risolverla aggiungendo, in caso di locazione del veicolo, alla responsabilità solidale in faccia ai terzi del proprietario e del conducente, anche quella di chi ha preso a nolo il veicolo, salvo sempre nei loro riguardi particolari le ragioni di rivalsa che del caso — o quanto meno ritornando al progetto ministeriale che affermava la responsabilità di chi dispone dell'automobile, senza quella del proprietario. E non mi preoccupa la possibilità delle questioni tra l'uno e l'altro: perchè esse non mancheranno anche col sistema adottato dalla Commissione. La sola differenza sarà che saranno evitate dal proprietario invece che da colui che ha preso a nolo il veicolo. Ma all'ultima parte del mio emendamento io ho proposto la soppressione delle parole « o di persone al suo servizio » esistenti nell'ulti-

mo comma. In verità io trovo anche inutile tutto quanto procede in questo comma.

Non mi pare infatti necessario proclamare che il proprietario non risponda del fatto illecito di *un terzo*! La legge civile ha eliminato di estendere le responsabilità soltanto e dal fatto *proprio*, e dal fatto di tutte le persone di cui si debba rispondere, giammai dal fatto di un terzo con cui non si abbia rapporto di sorta. Ad ogni modo la superfluità non guasta.

Ma l'aggiunta « o di persona al suo servizio » mi pare addirittura pericolosa, e contraria agli intenti della legge, giacchè il conducente del veicolo che sia alle dipendenze del proprietario è pure una « persona al suo servizio ». E se egli usa del veicolo ad insaputa del proprietario, senza sua negligenza e per atto illecito, come dice la legge, e commette un danno, resterà pur sempre nel proprietario la colpa di averlo preso al suo servizio, la famosa *culpa in eligendo*?

Perchè dunque lo si assolverebbe da ogni responsabilità?

Io spero che la Commissione ed il ministro vorranno tenere debito conto di queste mie osservazioni ispirate unicamente ad un sentimento di giustizia.

CRESPI SILVIO, *relatore*. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Faccio osservare che vi sono altri nove oratori iscritti...

CRESPI SILVIO, *relatore*. La mia dichiarazione può forse abbreviare la discussione...

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

CRESPI SILVIO, *relatore*. Dichiaro, a nome della Commissione, che noi non abbiamo alcuna difficoltà a ripristinare il testo ministeriale quanto alle parole: « da parte loro si è avuta ogni cura nell'evitare che il danno si verificasse ».

Noi abbiamo creduto che lo stabilire le cautele, ecc., fosse qualche cosa di più della semplice cura...

Voci. No, no!

CRESPI SILVIO, *relatore*. Ripeto: non abbiamo alcuna difficoltà a ripristinare il testo ministeriale.

PRESIDENTE. La Camera ha udito. La Commissione, a mezzo dell'onorevole relatore, dichiara di essere disposta ad accettare il ripristino delle parole del testo ministeriale: « che da parte loro si è avuta ogni cura nell'evitare che il danno si verificasse », Queste parole soltanto?...

CRESPI SILVIO, *relatore*. Precisamente: manteniamo tutto il resto.

PRESIDENTE. Sta bene. Spetta ora di parlare all'onorevole Cotugno...

PANSINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ma lei è il nono nella iscrizione!...

PANSINI. Vorrei parlare sull'ordine dei lavori...

PRESIDENTE. Ma che ordine dei lavori! Parlerà a suo tempo!...

COTUGNO. Eccoci arrivati al cuore della legge. Certamente l'ora impone un maggior obbligo di brevità...

Voci. A martedì, a martedì!

PRESIDENTE. Se vogliono rimettere il seguito della discussione a martedì, non ho nulla in contrario.

Molte voci. Sì, sì, a martedì.

PRESIDENTE. Poichè tale è il desiderio della Camera, il seguito di questa discussione è rimesso a martedì.

Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta e invito gli onorevoli segretari alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sul disegno di legge: **Provvedimenti per l'esercizio delle assicurazioni sulla durata della vita umana da parte di un Istituto nazionale di assicurazione:**

Presenti	346
Votanti	345
Maggioranza	173
Voti favorevoli	266
Voti contrari	79
Astenuti	1

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Agnesi — Amato — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Ancona — Angiolini — Angiulli — Arrivabene — Artom — Astengo — Auteri-Beretta.

Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Badaloni — Baldi — Barnabei — Barzilai — Baslini — Battaglieri — Battelli — Benaglio — Berenga — Bergamasco — Berlingerì — Bertarelli — Bertesi — Berti — Bertolini — Bettolo — Bianchi Leonardo — Bianchi Vincenzo — Bianchini — Bi-

gnami — Bissolati — Boitani — Bolognese — Bonicelli — Bonomi Ivanoe — Borsarelli — Boselli — Bouvier — Brizzolesi — Brunialti — Buccelli — Buonanno — Buonvino.

Cabrini — Caccialanza — Cacciapuoti — Caetani — Calissano — Calisse — Callaini — Calleri — Calvi — Camagna — Camera — Camerini — Cameroni — Campanozzi — Campi — Canepa — Canevari — Cannavina — Cao-Pinna — Capaldo — Capece-Minutolo Alfredo — Capece-Minutolo Gerardo — Cappelli — Caputi — Carboni Vincenzo — Carcano — Carcassi — Carmine — Cartia — Carugati — Casalegno — Casalini Giulio — Casciani — Cascino — Caso — Casolini Antonio — Cassuto — Castoldi — Cavagnari — Cavina — Celesia — Celli — Cermenati — Cerulli — Chiaraviglio — Chiesa Eugenio — Chiesa Pietro — Chimenti — Chimirri — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Cicarelli — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Ciocchi — Cipriani-Marinelli — Ciruolo — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Colosimo — Congiu — Coris — Cornaggia — Corniani — Coentini — Costa-Zenoglio — Cotugno — Credaro — Crespi Daniele — Crespi Silvio — Curreno — Cutrufelli.

Dagosto — D'Alì — Dari — De Bellis — De Cesare — Dell'Acqua — Dell'Arenella — Della Pietra — Della Porta — Dello Sbarba — De Luca — De Michele-Ferrantelli — De Nava Giuseppe — De Nicola — De Novellis — Dentice — De Seta — De Tilla — Devecchi — Di Bagno — Di Cambiano — Di Frasso — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Palma — Di Robilant — Di Sant'Oloofio — Di Scalea — Di Trabia — D'Oria.

Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Fani — Faranda — Faustini — Fazi — Fedè — Fera — Ferri Enrico — Ferri Giacomo — Fiamberti — Finocchiaro-Aprile — Fracacreta — Francica-Nava — Frugoni — Fulci — Furnari — Fusco Alfonso — Fusco Ludovico.

Gallenga — Galli — Gallini Carlo — Gallo — Gangitano — Gargiulo — Gazelli — Gerini — Giaccone — Giacobone — Ginori-Conti — Giolitti — Giovanelli Edoardo — Girardi — Giuliani — Giusso — Grassi-Voces — Graziadei — Grosso Campana — Guaracino — Guglielmi — Guicciardini.

Hierschel.

Incontri.

Joele.

Lacava — La Lumia — Landucci — Leone — Libertini Gesualdo — Libertini

Pasquale — Loero — Longinotti — Lucchini — Lucernari — Luciani — Lucifero — Luzzatto Arturo — Luzzatto Riccardo.

Macaggi — Magliano — Magni — Malcangi — Manfredi Giuseppe — Manfredi Manfredo — Mango — Maraini — Marazzi — Margaria — Marsaglia — Marzotto — Masi — Masoni — Matera — Meda — Merlani — Messedaglia — Mezzanotte — Miari — Miliani — Mirabelli — Modica — Molina — Montauti — Morelli Enrico — Morpurgo — Mosca Gaetano — Mosca Tommaso — Moschini — Murri.

Nava Ottorino — Niccolini Pietro — Nitti — Nuvoloni.

Orlando Salvatore.

Padulli — Pagani-Cesa — Pala — Panie — Pansini — Pantano — Papadopoli — Paparo — Paratore — Pasqualino-Vassallo — Pastore — Patrizi — Pavia — Pecoraro — Pellegrino — Pellerano — Perron — Pietravalle — Pipitone — Pistoja — Podestà — Podrecca — Pozzi Domenico — Pozzo Marco.

Quaglino — Queirolo.

Rampoldi — Rasponi — Rava — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Ridola — Rienzi — Rizza — Rizzetti — Rizzone — Rochira — Romeo — Romussi — Rossi Cesare — Rossi Eugenio — Rossi Luigi — Rota Francesco — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Sanjust — Santamaria — Santoliquido — Scano — Scellingo — Schanzer — Scoreciarini-Coppola — Semola — Sighieri — Silj — Simoncelli — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Soulier — Speranza — Spirito Beniamino — Squitti — Strigari — Suardi.

Talamo — Tamborino — Taverna — Tedesco — Teodori — Testasecca — Tinozzi — Torlonia — Torre — Toscanelli — Toscano — Trapanese — Treves — Turati — Turco.

Vaccaro — Valenzani — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Valvassori-Peroni — Venditti — Venzi — Vicini — Visocchi.

Zaccagnino.

Astenuti:

Romanin-Jacur.

Sono in congedo:

Albasini.

Candiani.

Danieli.

Fortunati — Fusinato.
Gallina Giacinto.
Indri.
Larizza.
Marcello.
Nava Cesare — Negri de' Salvi.
Pieraccini.

Sono ammalati:

Berenini.
Cesaroni — Ciccotti — Colajanui — Comandini.
Fabri.
Longo.
Rota Attilio.

Assenti per ufficio pubblico:

Aubry.
Del Balzo — Di Rovasenda.
Morando.
Negrotto.
Pais-Serra.
Stoppato.

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze presentate oggi.

BASLINI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere con quali criteri nei casi di denunce di furti ferroviari, l'amministrazione proceda agli accertamenti ed alle eventuali liquidazioni di danni.

« Meda ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, intorno all'applicazione dell'articolo 16 della legge 13 luglio 1911 sul riordinamento delle cancellerie e segreterie giudiziarie, nel senso che per la comunicazione delle memorie o note aggiunte alle controparti, come per le altre copie da distribuirsi ai giudicanti, non sia richiesta altra marca da bollo, oltre quella da apporsi sulla prima copia di dette memorie presentata in cancelleria.

« Dentice ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sul pessimo servizio della strada ferrata Vicenza-Schio.

« Brunialti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere se non ritenga opportuno ed urgente di modificare l'attuale servizio marittimo Palermo-Napoli in modo di porre i viaggiatori in grado di guadagnare almeno il treno delle 7.50 del mattino in partenza da Napoli per potere così arrivare alle 12 meridiane in Roma.

« Amato ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e delle poste e dei telegrafi, per sapere se ritengano ulteriormente tollerabile, e compatibile colle legittime esigenze del pubblico, coll'interesse dell'erario e col decoro del nostro paese, lo sconcio, contro cui invano si reclama da anni, per cui, in una stazione ferroviaria dell'importanza della Centrale di Milano, esiste tuttora una sola cabina telefonica, con l'effetto di dover respingere, o lasciare insodisfatte, la massima parte delle richieste di comunicazione dei passeggeri, che vi accorrono quotidianamente dall'alba a mezzanotte.

« Turati ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno circa la soppressione arbitraria del diritto di tenere pubbliche riunioni in tutti i comuni dell'isola d'Elba e circa gli arbitrari arresti praticati in quell'isola ed intorno agli ingiustificati rimpatri di operai adottati durante il conflitto siderurgico.

« Eugenio Chiesa ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro di agricoltura, industria e commercio sulla opportunità che il Governo italiano si faccia iniziatore di una conferenza internazionale per l'adozione di comuni provvedimenti intesi a combattere l'afra epizootica.

« Valvassori-Peroni ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro delle finanze, per conoscere quando vorrà presentare l'atteso provvedimento per assimilare gli operai delle coltivazioni dei tabacchi agli operai delle manifatture dei tabacchi circa l'applicazione anche a loro favore dei benefici della legge sulle pensioni operaie 16 giugno 1904, n. 259.

« Dentice ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così pure le interpellanze, qualora i ministri interessati non vi si oppongano entro il termine regolamentare.

Interrogazioni sui disordini nella Università di Napoli.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della pubblica istruzione ha chiesto di rispondere subito alle interrogazioni degli onorevoli Lucifero, Pansini e Salandra concernenti i disordini nella Università di Napoli.

Ne do lettura:

Lucifero, al ministro dell'istruzione pubblica « sui disordini avvenuti nella regia Università di Napoli, e sui provvedimenti che intenda adottare, perchè non abbiano a rinnovarsi cotali incivili violenze »;

Pansini, al ministro dell'istruzione pubblica « circa le dimostrazioni degli studenti all'Università di Napoli »;

Salandra, al ministro della pubblica istruzione, « se e in qual modo il Governo sia disposto a guarentire nelle Università del Regno la pace pubblica e il decoroso e non interrotto esercizio dell'insegnamento ».

L'onorevole ministro dell'istruzione pubblica ha facoltà di parlare.

CREVARO, ministro dell'istruzione pubblica. (*Segni di attenzione*) L'onorevole Lucifero interroga sui disordini avvenuti nella Regia Università di Napoli e sui provvedimenti che intendonsi adottare perchè non abbiano a rinnovarsi incivili violenze.

L'onorevole Pansini interroga circa le dimostrazioni degli studenti dell'Università di Napoli e l'onorevole Salandra chiede se ed in quali modi il Governo sia disposto a guarentire nelle Università del Regno la pace pubblica ed il decoroso e non interrotto esercizio dell'insegnamento.

Risponderò con brevità, come richiede la serietà della materia.

All'Università di Napoli una esigua minoranza è riuscita ad imporsi alla maggioranza degli studenti, i quali si sono sempre condotti bene. Sono avvenuti dei disordini che in ogni tempo debbono addolorare, e tanto più in questo momento in cui i figli d'Italia in altre terre danno prova di disciplina e di ossequio alle leggi e di devozione infinita alla patria. (*Approvazioni*).

Il Governo si è preoccupato di queste agitazioni universitarie, che a Napoli hanno

cominciato a penetrare, secondo notizie pervenute oggi, anche nelle scuole medie (*Commenti*); e anche all'Università di Roma, per notizia portata qui da un autorevole collega, l'onorevole Salandra, vi è anche qualche inizio di agitazione.

Il Consiglio dei ministri, esaminata la situazione, ha deliberato la chiusura della Università di Napoli per tutto il mese di marzo, il principio degli esami il 16 luglio, quindi il prolungamento dell'anno scolastico di un mese. (*Vive approvazioni*).

E dichiaro che se i disordini si rinnovano, il Governo, con dolore, dovrà prendere provvedimenti più enegiei consentiti dalle nostre leggi e dai regolamenti. (*Approvazioni*).

L'Università sarà chiusa e gli studenti perderanno l'anno scolastico. (*Vive approvazioni*).

Io credo che una scuola aperta all'indisciplina e al disordine non debba essere tollerata; meglio che rimanga chiusa. (*Vive approvazioni*).

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

LUCIFERO. Non posso che prendere atto con viva soddisfazione delle ultime parole dell'onorevole ministro, che non è la prima volta che ha detto davanti alla Camera che per lui la disciplina è parte integrante dell'insegnamento e dell'educazione. Ma per quanto riguarda l'Università di Napoli, io farò notare all'onorevole ministro che le misure prese dal Consiglio dei ministri verrebbero alquanto a contraddire i fatti che egli ha poc'anzi esposto, dicendo che una esigua minoranza s'impose alla grande maggioranza degli studenti che aveva volontà di studiare. Pare giusto all'onorevole ministro che per questa esigua minoranza riottosa, e soltanto perchè coloro che debbono tenere a posto la minoranza non hanno saputo farlo, la grande maggioranza degli studenti debba perdere un anno d'insegnamento?

Voci. Certamente, poichè ha seguito la minoranza!

LUCIFERO. La mancanza di energia in coloro che sono chiamati a curare la esecuzione delle leggi consiste sempre nel cedere innanzi alla minoranza riottosa, perchè quando le agitazioni sono fatte dalle grandi maggioranze allora se ne deve considerare la ragione e si deve correre pronti al riparo, se la ragione esiste. Quindi plaudo al pensiero dell'onorevole ministro perchè la disciplina sia rigorosamente mantenuta;

ma desidererei che fosse mantenuta contro coloro che la infrangono, e che non si facciano responsabili i molti che non l'hanno infranta insieme coi pochi che l'hanno violata e continuano a violarla, perchè sperano, e pur troppo molti esempi danno loro ragione, che dalle loro violenze possa venire il raggiungimento del loro fine.

Se i nobili propositi dell'onorevole ministro fossero stati sempre mantenuti anche per il passato, non sarebbe avvenuto quello che avviene adesso, cioè che si reputi che ogni violenza raggiunga sempre il suo scopo. Quindi mentre mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni e dell'intenzioni del ministro perchè la disciplina sia mantenuta da per tutto, non posso, a dire il vero, dichiararmi soddisfatto di una misura che colpisce tutti gli studenti mentre i colpevoli erano pochi. Io desidero che severissima sia la punizione di questi pochi, ma che il mal fatto di essi non ricada sulla grande maggioranza, che ha la sola colpa di non avere materialmente resistito a quella violenza.

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

PANSINI. Non sono qui per giustificare quanto hanno fatto gli studenti dell'Università di Napoli, ma credo occorra distinguere quello che han fatto da ciò che chiedevano e vedere se la loro richiesta corrispondeva ad un giusto desiderio.

Da questa tribuna io non giustifico la gioventù nè dico parole che possano esser d'incitamento, ma voglio solo spiegare i fatti, e la spiegazione è in ciò, che da tanti anni si concede sempre una sessione autonoma di esami nel mese di marzo.

E quest'anno vi erano maggiori ragioni per concederla perchè per la guerra, che dura ancora, pel colera, molti erano stati costretti ad abbandonare la scuola senza poter dare gli esami. Si chiedeva quindi quello che già era stato concesso tante volte anche dopo dimostrazioni per le quali mai si sentì qui parola così alta, ma nemmeno così severa come quella di oggi.

E si noti che i giovani avevano ragione di bene sperare che la sessione fosse concessa (*Commenti*) poichè avevano avuto qualche affidamento dal rettore dell'Università, Leonardo Bianchi, che fu ministro della pubblica istruzione, e che se fece delle promesse, è perchè certamente lo poteva.

La sessione invece non fu concessa e ne seguirono i disordini. Spieghiamo quindi i fatti perchè, se gettiamo solo fango e nero sulla gioventù, non faremo cosa degna di noi.

V'è un secondo fatto che ci spiega i disordini.

Siamo in tempo di guerra. A Napoli quando si è in contesa, il nemico si tinge di nero e si chiama turco; ma i turchi, non so se bene o male, sono gli agenti di pubblica sicurezza che, per antica tradizione, non si vuole entrino nell'Università, nel tempio della scienza che deve essere affidato solo all'amore dei professori e all'autorità del rettore.

E se Leonardo Bianchi si fosse trovato a Napoli, certo tanto gravi disordini non si sarebbero verificati, poichè il vicerettore fece promesse ancora maggiori, disse cioè che la sessione di marzo sarebbe stata concessa, cosicchè quando si seppe che era il contrario, la speranza delusa provocò i disordini lamentati.

Quindi, se quanto è avvenuto non si giustifica, si spiega: la mancata concessione della sessione autonoma di esami che si sperava fosse, come altre volte, accordata e insieme la provocazione degli agenti di pubblica sicurezza che essendo in pochi si sentivano in diritto di reagire, ne è la causa.

Ora il provvedimento preso dal Consiglio dei ministri è tale, nella sua severità, che io non posso approvarlo; la gioventù lo commenterà in mille modi, mentre sarebbe stato più efficace un monito affettuoso di chi è a capo dell'istruzione. Voi invece chiudete per tutti, siete costretti a chiudere l'Ateneo per imporre la vostra parola.

E quando voi finite dicendo: noi faremo di tutto perchè il tempio della scienza sia aperto all'istruzione ed all'insegnamento, non pensate, credo, che, chiudendo quel tempio, rimandate gli esami. Apritelo affidandovi all'autorità del rettore ed all'amore degli studenti e consentite anche questa proroga di esami, (*Rumori — No, no! — Interruzione dell'onorevole presidente del Consiglio*) date le condizioni eccezionali in cui trovatisi quest'anno quella Università. (*Rumori*).

Un'ultima parola. (*Conversazioni*). Alla gioventù sdegnosa di Napoli, alla quale si fece credere fino all'ultimo giorno che questa proroga sarebbe stata concessa, dire oggi di no, può significare non un atto di giustizia, ma di prepotenza. (*Rumori — Interruzioni*). La disposizione vostra non sarà interpretata come una pure e semplice obbedienza alla legge. E voi quindi vi troverete in una condizione nella quale l'ossequio della legge non avrà nulla da guadagnare. (*Conversazioni animate*).

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

SALANDRA. Plaudo all'intonazione severa delle parole dell'onorevole ministro dell'istruzione. Vengo dall'Università: ci debbono tornare domani; e credo che le sue parole gioveranno. La questione, onorevole Pansini, è un po' diversa da quella che ella ha esposto.

Sa perchè, onorevole Pansini, avvengono ogni marzo i tumulti? Perchè per una poco virile acquiescenza dei ministri e delle autorità universitarie, si è permessa la sessione di marzo la quale è una frode alla legge. (*Benissimo!*)

CREVARO, ministro dell'istruzione pubblica. È vero, è una vera frode.

SALANDRA. Questa è la verità. Noi abbiamo votato una legge nella quale si dice che le sessioni di esame devono essere due: luglio ed ottobre. E poi si è lasciato che, a marzo, ricominciassero gli esami.

Potrà essere bene, potrà esser male, ma la legge non dice così. Si è forse inteso consentire che si presentassero a marzo quelli che non si erano potuti presentare a novembre. Ma non si sono chiesti i certificati, nè altro documento. Si sono lasciati venire a marzo tutti quelli che hanno voluto venire; e siccome questa sessione, ammessa così al di fuori della legge, non è stata disciplinata in alcun modo, sorse poi la questione del quando si debbano tenere questi esami, se a marzo o ad aprile. Quindi i disordini.

Ma adesso è sorta un'altra questione. Gli studenti di Napoli, è stato detto nei giornali, vogliono che la sessione di marzo diventi una terza sessione autonoma. Praticamente lo scopo è questo. Adesso chi si è presentato a luglio ed è stato rimandato può ripresentarsi in ottobre, ma non può presentarsi anche a marzo, perchè a marzo è ammesso colui il quale si suppone non si sia potuto presentare in ottobre. Invece, dicono gli studenti di Napoli, permettete di venire a dare gli esami di riparazione a marzo, non di quelli di luglio soltanto, che sarebbe permesso, ma anche di quelli di novembre. Ed allora, come l'onorevole Pansini ha detto, avremo una terza sessione di esami completa, con tutte le possibilità della riparazione.

Ora io non voglio entrare nel merito se questo sia bene o non sia bene. Potrà essere discusso e ci sarà forse chi lo sosterrà. Ma certo sarebbe non più una deviazione dalla legge, piccola o grave come quella che si è

fatta, bensì una infrazione patente. Ritengo quindi che nessuna concessione in questo senso poteva fare il rettore e tanto meno il vice-rettore e nemmeno il ministro, perchè il ministro, anche se la creda opportuna, non può consentire una violazione della legge. Può venire qui a proporci, con una nuova legge, la terza sessione. L'approveremo o la respingeremo, ma egli non può concederla di sua iniziativa. Ora, onorevole Pansini, io credo che, scopo della scuola, sia soprattutto quello di educare la gioventù al rispetto della legge. (*Benissimo! Bravo!*) Potremo modificarla; ma, finchè c'è, la debbono rispettare tutti: i giovani prima degli altri. E per rispetto alla legge occorre che si ristabilisca il concetto che le Università sono soggette al diritto comune, che non vi si possono commettere disordini o reati, leggeri o gravi, che la forza pubblica, che è l'unica forza dello Stato, può, deve intervenire per impedire qualunque violento turbamento della funzione universitaria. (*Approvazioni — Interruzione del deputato Pansini.*)

Non è un concetto moderno il suo, onorevole Pansini, ma un concetto medioevale, (*Ilarità — Approvazioni*) del tempo in cui c'era una corporazione universitaria, in cui il rettore aveva i suoi sgherri e la sua prigione per chiudervi gli studenti. Ed allora si capisce che ci fosse una forza pubblica, tale da impedire i disordini nelle Università, diversa da quella dello Stato. Ma nello Stato moderno, non c'è che una forza, e sia Stato monarchico o repubblicano o socialista, il primo bisogno dello Stato è che non vi sia disordine, è che le leggi siano osservate da tutti. (*Benissimo!*)

Ora, onorevole ministro, oltre il provvedimento che ella ha preso e che certamente ha l'inconveniente, che l'onorevole Lucifero ha osservato, di produrre un danno anche a quelli che non sono colpevoli, ma che credo sia inevitabile ormai, e che dopo tutto ritoglie una concessione che non era nella legge, ed io non rimpiangerò che sia stata tolta, oltre a questo bisognerà che ella intoni tutte le autorità universitarie a mantenere la osservanza ed il rispetto della legge in tutti i modi, e, quando occorra, anche con l'intervento della forza. (*Benissimo! — Commenti.*)

Ecco perchè io stava per rivolgere la mia interrogazione, oltre che a lei, al ministro dell'interno, che vedo qui presente.

I disordini non devono aver luogo nelle Università. Se venti persone rompono i vetri di un ufficio postale e di un ufficio do-

ganale, senza dubbio esse sono messe nella condizione di non farlo più e di non turbare la funzione che ivi si esercita, dalla forza pubblica. Ora se venti persone ciò fanno invece nelle Università inoltre con le porte aperte non è neanche sicuro che siano studenti coloro che commettono questi disordini, perchè non deve intervenire la forza a impedire che il patrimonio dello Stato sia danneggiato, a impedire che una funzione pubblica altissima, come quella dell'insegnamento, che io mi onoro di esercitare, sia tranquillamente e dignitosamente esercitata.

Stamane nell'Università di Roma che cosa è avvenuto? Niente di molto grave, ma gli studenti avevano deciso di fare un comizio per discutere intorno alla sessione di marzo.

Volevano forse ricominciare la storia di Napoli. Or bene, questo comizio lo avevano indetto nel cortile dell'Università all'ora delle lezioni, e quando sono venuti i professori, essi li hanno invitati a smettere di far lezione, perchè dovevano tenere il comizio.

Qualche professore ha detto: io non smetto; il mio dovere è di far lezione. E questo professore è rimasto nella sua cattedra circondato dai giovani che avrebbero voluto sentire la lezione, non offeso da alcuno, ma impedito di far lezione perchè fuori cinquanta o sessanta o cento ragazzi con un chiasso indavolato, hanno impedito di far lezione.

Niente di grave, niente di tragico, ma certo non deve essere permesso ai giovani di decretare che i professori non devono fare lezione, perchè essi vogliono tenere un comizio. E d'altra parte l'Università non è sede di comizi. (*Approvazioni — Commenti*).

Si tengano pure i comizi non nell'Università e nell'ora della scuola.

Concludo adunque che la sua benefica intonazione di severità e di disciplina, onorevole ministro, non deve essere momentanea, non si deve esprimere soltanto con l'atto di rigore che il Consiglio dei ministri ha deliberato e che io approvo, ma deve essere continuativa, deve ispirare tutte le autorità universitarie, le quali non debbono cercare il quieto vivere. Chi cerca il quieto vivere non può fare nè il ministro, nè il generale di esercito, nè il rettore di Università. (*Approvazioni — Commenti*).

Bisogna sapere assumere le responsabilità anche dolorose, anche penose, al mo-

mento opportuno. Solo così potremo a grado a grado ristabilire quel rispetto della legge, che è, lo creda, onorevole Pansini, il primo dei mezzi di educazione per un popolo libero. (*Vive approvazioni — Commenti*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare, per fatto personale, l'onorevole Leonardo Bianchi. Ne ha facoltà.

BIANCHI LEONARDO. Poichè all'onorevole Pansini è piaciuto di citare il mio nome, ed io mi trovo ad essere presentemente il rettore dell'Università di Napoli, dirò il mio pensiero sui dolorosi frangenti di quell'Ateneo.

Anzitutto io plaudo alla parola severa dell'onorevole ministro in quanto ha stigmatizzato la forma veramente incivile della protesta che i giovani avrebbero potuto esprimere in ben'altra maniera che con quella che tutta la Camera ha deplorato.

Certo in una accolta così grande di giovani, quale è quella che frequenta l'Università di Napoli, di circa seimila, tutti voi, cari colleghi, potrete comprendere come non manchi un certo numero di malati, ed anche, diciamolo pure francamente, anche un certo numero di criminaloidi.

Io sono sicuro che in ogni gruppo sociale di oltre 40 o 50 persone, vi sia la rappresentanza dei criminaloidi. (*Vivissima illa-rità*).

Voci. Ha ragione! ha ragione!

BIANCHI LEONARDO. Ripeto che in un numero così grande di giovani, oltre qualche malato e qualche criminaloide, vi saranno pure ineducati che per diverse ragioni non hanno potuto raggiungere quel grado di civiltà, al quale dovrebbero essere pervenuti gli studenti universitarii. Perchè, diciamolo francamente, non li educa la scuola secondaria, e non li educa la famiglia. (*Approvazioni*).

Perchè la famiglia confida nella scuola secondaria e la scuola secondaria confida nella famiglia, e pervengono alle Università giovani, i quali non sono abbastanza consapevoli dei loro doveri e delle loro responsabilità, che hanno di fronte al loro avvenire e al paese tuttochè abbiano raggiunto l'età di 18, 19, 20 anni.

Vengo ora al mio fatto personale.

Io debbo dichiarare all'onorevole ministro che, dopo ciò che egli ha detto ed al cui pensiero io mi associo, certo il provvedimento preso è dei più gravi per la grande massa dei studenti, ottimi cuori, di fine e signorile educazione, come hanno dimostrato testè in una delle più generose ed

entusiastiche manifestazioni a pro dei soldati in Africa.

Certamente è gravissimo provvedimento che chiudere per un mese l'Università e togliere la sessione di esami, colpendo tutti e non soltanto i 40 o 50 che furono gli autori della violenza come testè dicevano l'onorevole Lucifero e l'onorevole Pansini, i sobillatori (come del resto si verifica in tutte le folle, e ne abbiamo l'esempio nelle sollevazioni popolari, in cui la gente anche più tranquilla e più educata viene trascinata da uno o da pochi che la eccitano alla reazione). Ed è fatto che per una subitanea orientazione del pensiero e dell'azione, indotta per suggestione, anche i più tranquilli imitano e corrono all'azione senza sapere quello che fanno. I giovani poi bisogna considerare che sono molto più eccitabili degli adulti. Colpendo la grande maggioranza dei giovani, si produce un danno enorme. E non è poi da considerare la cosa da un punto di vista tanto sinistro, come si vuole rappresentare.

Io credo sarà bene esaminarla dal punto di vista psicologico di tutte le folle; e se è così, credo che non vi sia niente di veramente straordinario.

Prego dunque l'onorevole ministro di considerare che la massima parte dei giovani sono valorosissimi, generosi, studiosissimi e che i sobillatori sono pochi; e però il provvedimento da lui preso (per quanto io sia incline a rendere omaggio all'alto senno del Consiglio dei ministri) è per la estensione di una gravità eccezionale e reca gravissimo danno alla grande maggioranza dei giovani che non lo meritano. (*Commenti*).

Noi notiamo nei giovani uno spirito di ribellione. È vero. Ma permettetemi, onorevoli colleghi, che dica quale è la ragione di questo spirito di ribellione; cerchiamo la ragione del fenomeno.

Codesto spirito di ribellione nella Università di Napoli, ove appare più accentuato che in qualunque altra Università, è indipendente da quella tradizione stasera invocata: che l'Università sia un asilo estraneo alla legge; nessuna influenza ha questa tradizione sopra l'atteggiamento che assumono i giovani.

Una delle principali ragioni è che un rigido regolamento non lo avemmo mai. Ciascun ministro ha mutato e rifatto ciò che altri aveva fatto prima. Un anno s'è proceduto in un modo, e l'anno successivo in un altro modo; or si modifica un articolo del regolamento, or se ne deroga un altro. Si con-

cede una cosa oggi, e si nega domani, e via discorrendo. Ben appare il capriccio, il soggettivismo dei ministri.

Tutto questo dimostra che un regolamento veramente non c'è, e che la materia non fu mai regolata, con norme fisse. Noi facciamo come il malato, che « con dar volta, suo dolore scherma ».

Tutte queste modificazioni del regolamento mostrano chiaramente che non sappiamo quel che vogliamo; che la materia universitaria non si può regolare con norme generali e fisse per tutti gli istituti nei più piccoli particolari. Più i regolamenti si rimangano e più la funzione universitaria va male, e i giovani si abituano a questa instabilità e domandano deroghe ai regolamenti per conto loro. (*Interruzioni*).

Ne volete una prova?

Nell'Università di Napoli, per esempio, ci sono da 8 a 900 giovani iscritti agli esami, della Facoltà di giurisprudenza. Se gli esami devono essere fatti regolarmente, e non simulati bisognerà impiegarvi 250 ore; un quarto d'ora per ogni esame, 250 ore distribuite in giorni, importerebbero su per giù 70 od 80 giorni, supponendo che una Commissione possa rimanere tre ore o quattro per ogni seduta. (*Interruzioni*). Si perchè le Commissioni non possono sedere in permanenza: i professori che ne fanno parte, fanno poi parte d'altre Commissioni, e non sono destinati solamente agli esami d'una materia.

Occorre, dunque, necessariamente prolungare le sessioni, onorevole Salandra; altrimenti, se dovessero esser contenute nei limiti della legge, questa dovrebbe essere di necessità frodata.

Ma v'è di più: alcuni regolamenti hanno violato la legge. Una delle cose, per esempio, che i giovani domandano, è il rispetto dell'articolo 132 della legge Casati che è diventato l'articolo 88 del testo unico. L'articolo 132 della legge Casati prescrive la libertà dei giovani nella scelta dei corsi. Il testo unico conferma il concetto dell'articolo 132; però accorda alle Facoltà di regolare i corsi. E le Facoltà hanno tracciato linee di separazione e stabiliti divieti che sono violazione della legge. Richiamo su ciò la sua attenzione, onorevole ministro, in quanto costituisce una delle cose che domandano i giovani.

Il problema è più grave di quel che si ritiene comunemente; ma non è questo il momento di trattenerci di proposito.

La disciplina nelle Università è qualche

cosa che si può desiderare, ma è molto difficile a ottenere, soprattutto nelle Università molto numerose.

La disciplina nelle Università non si può mantenere che con la libertà larga, soprattutto sopprimendo gli esami speciali.

Io le raccomando il voto ultimo della Commissione reale della quale io ho avuto l'onore di far parte, voto che io stesso ho presentato per la soppressione degli esami speciali.

Lo Stato deve semplicemente tutelare l'esercizio professionale cogli esami di Stato; la coltura dei giovani se ne avvantaggerà straordinariamente.

Il giorno in cui voi, che occupate un posto eminente tra i pedagoghi e filosofi, avrete attuata questa riforma, avrete portato la pace, l'ordine e la disciplina nelle Università.

Finchè costringerete i giovani con regolamenti che si mutano ogni anno, non si avranno che risultati come quelli che si lamentano.

Pensate che è enormemente cresciuto il numero degli insegnamenti, tutto a scapito di una maggiore profondità di coltura. Con la obbligatorietà dei corsi e degli esami speciali a misura che la scienza progredisce, noi imprimiamo il carattere della superficialità nella scienza e nella vita.

Tutti i ministri della pubblica istruzione hanno avuto una parte di colpa forzando l'indice della capacità della mente dei giovani.

Pensate che erano solamente tredici le materie della Facoltà di giurisprudenza al 1870; e che ora sono diventate diciotto; erano quattordici quelle di medicina e ora sono venti!...

PRESIDENTE. Aspettiamo a parlarne al bilancio dell'istruzione pubblica. (*Si ride*).

BIANCHI LEONARDO. Questo spirito di superficialità indotto dal gran numero di materie e di esami produce quel profondo malessere che poi esplose in forma quasi morbosa con i fenomeni che deploriamo; e mentre coloro, che non attraversano le scuole, elevano il valor della vita e rifanno l'onore del Paese, come dimostrano i nostri soldati che hanno dato prova della più evoluta forma di coraggio quale è quella di sacrificare la vita per amore alla patria, i giovani delle Università sono in molti intellettualmente depressi e ve lo dimostrano tutti i concorsi agli uffici pubblici.

Il Mortara disse parole severe accennando alla superficialità di sapere, e alla povertà

di sentimenti a proposito dei concorsi per la magistratura. È un monito.

Io auguro che, ritornata la pace nella Università di Napoli, il provvedimento preso dal Governo possa essere modificato per quel senso di giustizia cui hanno diritto i migliori giovani, che sono i più, che io affido all'alto senno del presidente del Consiglio e del ministro dell'istruzione pubblica. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dell'istruzione pubblica ha facoltà di parlare. Teniamoci però all'argomento. (*Bravo!*)

CREVARO, ministro dell'istruzione pubblica. Assicuro l'onorevole Salandra che io ho sempre messo il massimo impegno, perchè la disciplina fosse osservata in ogni ordine di scuole e questo concetto mi guiderà sempre in questo arduo ufficio; perchè se il giovine non si abitua a piegarsi all'ordine giuridico, morale e sociale, non potrà divenire buon cittadino. (*Benissimo!*) Ed in uno Stato democratico tanto più è necessaria l'osservanza della legge che esce dalla volontà del popolo e che non viene da un Governo assoluto come in altri tempi. La forza della Svizzera sta principalmente in questo che in tutte le scuole v'è una grande disciplina, e democrazia significa disciplina e rispetto della legge.

L'onorevole Lucifero, me lo consenta non conosce la vita universitaria. Io domando a lui con quale altro mezzo si potrebbe mantenere l'ordine in una Università quando giovani sconsigliati buttano dalle finestre e cattedra e tavolini e quanto possono afferare e scardinano porte e rompono i vetri e tutto mettono sossopra: contro uno spirito di vandalismo non c'è forza che possa resistere nelle Università, ed allora al rettore, ed al ministro non resta altro mezzo, per mantenere la disciplina, che di chiudere l'Università.

Provvedimento doloroso, onorevoli Pansini e Lucifero, molto doloroso, ma è un provvedimento inevitabile e necessario. Del resto, per l'Università di Napoli siamo pervenuti a questa decisione dopo aver fatto concessioni larghe, giacchè io ho consentito che la sessione degli esami fosse prolungata fino alla fine di marzo ed ho telegrafato all'amico rettore che, se questo prolungamento non fosse stato sufficiente, io mi sarei indotto ad andare anche più in là, su parere conforme del Consiglio accademico. E quindi la legge era stata applicata con la massima larghezza e benevolenza; ma potevo io violare la legge, la quale tassativamente sta-

bilisce che, quando un giovane è stato respinto in un esame, non può ripetere lo stesso esame nella stessa sessione? (*Approvazioni*). Questo non era in mio potere. Se io fosse venuto alla Camera a dichiarare: ho violato la legge per contentare alcuni studenti, voi avreste avuto diritto di biasimarmi.

Onorevole Bianchi, io sono perfettamente d'accordo con lei. Alcuni giovani hanno la loro colpa, ma colpa hanno anche i nostri ordinamenti scolastici, che sono invecchiati, che non rispondono più nè alle esigenze della scienza, nè alle aspirazioni di una società moderna.

Questo numero straordinario di esami speciali, che frazionano la scienza, che sono la preoccupazione continua del giovane, dovrebbe sparire dalle nostre Università per fare posto a un esame d'insieme sintetico, un esame di Stato in cui si valuti la seria preparazione professionale e il grado di coltura del giovane. (*Approvazioni*).

La Commissione reale si è messa su questa via ed il ministro della pubblica istruzione è molto lieto di poterla seguire e spero che, in tempo non molto lontano, il Parlamento italiano potrà occuparsi di una riforma universitaria che ridarà alle nostre Università la libertà di apprendere, la pace e la tranquillità. L'Università attenda alla produzione scientifica e inseguì; lo Stato esamini. A quei giovani che oggidì non possono sentire la parola dei loro professori e che pure si sono mantenuti disciplinati, io mando il mio plauso ed il mio augurio. L'Università di Napoli dà allo Stato italiano molti e valorosi funzionari: negli esami di concorso, gli studenti dell'Università di Napoli dimostrano spesso cultura e svegliatezza d'ingegno e noi guarderemo sempre a quell'illustre Ateneo con grande simpatia, ma non violeremo mai nessuna legge. (*Benissimo! — Vive approvazioni*).

Per i bilanci consuntivi.

PASQUALINO-VASSALLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASQUALINO-VASSALLO. A pagina 33 dell'ordine del giorno si vede che sono presso la Giunta generale del bilancio alcuni conti consuntivi che riguardano l'Amministrazione dello Stato; vi sono però da molti mesi senza che la Giunta abbia potuto presentare la relazione. Ora, a parte che il lungo indugio crea al Parlamento

una situazione strana, quella cioè che esso deve giudicare l'opera dei ministri, anche dopo molti anni da che hanno cessato di esserlo, questo indugio abolisce quasi completamente il sindacato parlamentare sulle spese. Io quindi non credo di fare una proposta eccessiva, pregando la Camera di stabilire alla Giunta del bilancio un termine, per presentare la relazione su questi consuntivi affinchè la Camera possa con sollecitudine esaminarli.

BERTOLINI. Quale termine?

PASQUALINO-VASSALLO. Il termine del 20 marzo.

BERTOLINI, della Giunta generale del bilancio. Si può anche accettare.

PRESIDENTE. La proposta dell'onorevole Pasqualino-Vassallo sarebbe questa: che sia assegnato alla Giunta generale del bilancio il termine del 20 marzo per riferire sui rendiconti consuntivi dell'Amministrazione dello Stato, per gli esercizi finanziari 1907-908, 1908-909 e 1909-910; nonché sui consuntivi per la Colonia Eritrea e per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

La proposta dell'onorevole Pasqualino-Vassallo risponde allo spirito ed alle tassative disposizioni del regolamento, ed io lo ringrazio di averla fatta; perchè è veramente strano che un'Amministrazione dello Stato, la quale opera in perfetta regola finanziariamente, debba poi veder presentati i suoi conti consuntivi cinque o sei anni dopo. E come può il Parlamento, in questo modo, esercitarvi un efficace esame? È cosa veramente assurda, verificatasi, non per colpa della Ragioneria generale dello Stato, o della Corte dei conti, ma di non so quale altra istituzione che ad esse si è sostituita. (*Bene! Bravo! — Commenti — Si ride*).

Credo che non vi possano essere opposizioni; e perciò pongo senz'altro a partito la proposta dell'onorevole Pasqualino-Vassallo.

(*È approvata*).

Presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. Il deputato Eugenio Chiesa ha presentato una proposta di legge, che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne autorizzino, se credano, la lettura.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ed ora stabiliamo l'ordine del giorno per lunedì.

L'onorevole Cavagnari ha chiesto di svol-

gere, dopo le interrogazioni, le seguenti interpellanze:

Cavagnari, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere quale base a sollievo della sua responsabilità possa dalla legge dei 150 milioni per le opere edilizie della capitale, attingere il provvedimento ministeriale venuto testè in luce, per cui dal fondo su accennato si anticiperebbero alla città di Roma a titolo di rimborso oltre cinque milioni e mezzo di lire ».

Cavagnari, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere quali nuovi escogitati occupino la direttiva tecnica fluttuante dei lavori del porto di Genova — se non sia ancor giunto il momento opportuno di sistemarne la parte orientale secondo i dettami della Commissione presieduta dal senatore Gadda nella sapiente sua relazione e giusta gli accordi intervenuti nella convenzione col munifico Duca di Galliera, ed intorno alle modalità che assistono i lavori progettati ».

Cavagnari, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quale sia il compito affidato alla Commissione consultiva dalla recente legge sul riordinamento della gestione ferroviaria ».

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Cavagnari ha sbagliato, se non erro, nell'indirizzare al ministro dei lavori pubblici la prima di queste interpellanze...

CAVAGNARI. È un errore di trascrizione: la interpellanza infatti deve essere diretta al ministro del tesoro.

Avrei gradito di svolgere lunedì la interpellanza che è a pagina 27, realmente diretta al ministro dei lavori pubblici, e l'altra, pure diretta al ministro dei lavori pubblici, che trovasi a pagina 28. Ma avendomi l'onorevole ministro chiesto di differire ad altro lunedì queste interpellanze, io certamente non posso non consentire al suo desiderio. (*Si ride*).

PRESIDENTE. Ci sono altri colleghi che intendano svolgere interpellanze nella seduta di lunedì?

AMICI GIOVANNI. Onorevole Presidente, se l'onorevole ministro del tesoro consente, svolgerei io la mia interpellanza che trovasi a pagina 29 e che è la seguente: « per sapere in qual modo funzioni la Commissione per la concessione degli assegni ai veterani delle campagne successive a quelle del 1860-61, in base alla legge 4 giugno 1911; e se gli interpellati sieno disposti ad apporcare le necessarie riforme alla Commissione e al regolamento per rendere più facile e più

spedita la troppo complicata attuale procedura, in modo che la concessione dell'assegno, contrariamente allo spirito della legge, non arrivi quando forse gran parte dei gloriosi superstiti delle campagne nazionali saranno scomparsi per ragioni di età e di salute ».

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro ha nulla in contrario?

TEDESCO, ministro del tesoro. Nulla. Accetto.

PRESIDENTE. E allora almeno questa interpellanza sarà iscritta nell'ordine del giorno di lunedì.

Adesso proporrei alla Camera qualche cosa per conto mio, perchè altrimenti non si avrebbe quasi seduta, se l'ordine del giorno si limitasse a questo solo.

Proporrei che, dopo, si discutessero i disegni di legge segnati ai numeri 4 e 7 e quelli dal numero 10 al 17 dell'ordine del giorno d'oggi, perchè così avremmo poi materia di votazione. Sono leggi di carattere puramente amministrativo e non sollevano gravi discussioni.

Gli onorevoli ministri consentono in questa mia proposta?

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Perfettamente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

La seduta termina alle 19.20.

Ordine del giorno per la seduta di lunedì:

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento dell'interpellanza Amici Giovanni e delle interrogazioni Rava e Faustini al ministro del tesoro.

Discussione dei disegni di legge:

3. Accettazione delle dotazioni dei professori Stossich, Parona e Monticelli al Museo zoologico della regia Università di Napoli per l'istituzione di una collezione centrale elmintologica italiana presso quel Museo. (*Approvato dal Senato*) (882).

4. Rendiconto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1905-906 (6 A-bis).

5. Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 28,894.38 verificatisi su alcuni capitoli di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'e-

esercizio finanziario 1910-11, concernenti spese facoltative (988).

6. Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 45,347.42 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1910-11 (989).

7. Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 249,904.70, verificate sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1910-11, concernenti spese facoltative (990).

8. Approvazione di maggiori assegnazioni di lire 14,946.71 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1910-11 (991).

9. Conversione in legge del regio decreto col quale fu autorizzata la proroga a non oltre il 29 febbraio 1912 dell'esercizio provvisorio degli stati di previsione della Colonia Eritrea e della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1911-12 ed autorizzazione all'esercizio provvisorio degli stati di previsione medesimi fino al 31 marzo 1912 (1012).

10. Conversione in legge del regio decreto 24 dicembre 1911, n. 1377, col quale auto-

rizzata la proroga a non oltre il 29 febbraio 1912 dell'esercizio provvisorio degli stati di previsione del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1911-12 ed autorizzazione dell'esercizio provvisorio degli stati di previsione medesimi fino al 31 marzo 1912 (1016).

11. Conversione in legge del regio decreto 10 dicembre 1911, n. 1368, che proroga i termini assegnati dalla legge 14 luglio 1887, n. 4727, per la commutazione delle prestazioni fondiari perpetue (1022).

12. Conversione in legge del regio decreto 24 dicembre 1911, n. 1375, che proroga i termini contenuti nel regio decreto 28 gennaio 1909, n. 32, per l'applicazione dei magistrati e funzionari di cancelleria nel distretto della Corte d'appello di Messina e circondario di Reggio Calabria; per la ricostituzione della giustizia ordinaria nelle provincie di Messina e di Reggio Calabria, per l'indennità ai giurati che prestano servizio nelle Corti di assise di Messina e di Reggio Calabria (1023).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1912 — Tipografia della Camera dei Deputati.