

CCCXCIV.

TORNATA DI MARTEDÌ 5 MARZO 1912

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA.**

INDICE.

Atti vari	<i>Pag.</i> 17561	Conversione in legge dei regi decreti, concernenti modificazioni alle norme per il funzionamento dell'unione messinese (SACCHI).	<i>Pag.</i> 17570
Commemorazione del deputato vice ammiraglio Aubry	17558	Conversione in legge del regio decreto, concernente autorizzazione di spese da iscriversi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici ed altri provvedimenti relativi a disastri verificatisi in alcune provincie del Regno (Id.)	17570
BETTÒLO	17559	Costruzione della residenza del regio console a Porto Said (Di SAN GIULIANO)	17571
CAPECE-MINUTOLO ALFREDO.	17560	Approvazione della convenzione consolare tra l'Italia e la Bulgaria (Id.)	17571
LEONARDI-CATTOLICA, <i>ministro</i>	17559	Automobili (<i>Seguito della discussione del disegno di legge</i>)	17571
PRESIDENTE	17558-60	BOUVIER	17590-94-97-99, 17600
SPINGARDI, <i>ministro</i>	17559	CANNAVINA	17595
Dimissioni del deputato Lembo.	17560	CANEPA	17579-85-86-88-91-94-98
DE BELLIS	17561	CAVAGNARI	17581-92
FUMAROLA	17560	COTUGNO	17571
PRESIDENTE	17561	CRESPI SILVIO, <i>relatore</i>	17582-88-95-97, 17600
VIAZZI	17561	DE NAVA	17577
Disegni di legge (Presentazione):		MEDA	17592
Modificazioni al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi per il regio esercito (SPINGARDI)	17561	MOSCA TOMMASO	17576-86
Assegnazione sulla parte straordinaria del bilancio della guerra per indennizzo dovuto al comune di Milazzo (Id.)	17561	NAVA OTTORINO.	17575-85-86-91-94-97
Facoltà di emettere, durante gli esercizi finanziari 1911-12 e 1912-13 buoni del tesoro quinquennali in sostituzione dei titoli redimibili 3.50 e 3 per cento netto autorizzati dalle vigenti leggi per provvedere a spese straordinarie della rete ferroviaria dello Stato (TEDESCO).	17569	PANIÈ	17585-88-89-95
Modificazioni alla tabella B sui diritti da pagarsi per la verifica prima dei pesi e delle misure (NITTI).	17570	SACCHI, <i>ministro</i> 17584-85-86-87-88-93-95-97-98, 17600	
Provvedimenti per agevolare l'esecuzione di opere di bonifica di prima categoria (SACCHI).	17570	TAVERNA	17589-98-99
Provvedimenti per agevolare la costruzione di serbatoi e laghi artificiali (Id.)	17570	Interrogazioni:	
Aumento della spesa straordinaria consolidata del Ministero dei lavori pubblici (IDEM).	17570	Porto di Brindisi (CHIMENTI):	
		DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	17561
		Rada di Trebisacce (TURCO):	
		DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	17562
		Cooperative di lavoro (SANTAMARIA):	
		DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	17562
		Polveriere presso Spezia (D'ORIA):	
		BERGAMASCO, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	17562
		Ladroneria delle opere d'arte:	
		ROSADI	17564
		VICINI, <i>sottosegretario di Stato</i>	17563

Stazione di Lecce:	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	Pag. 17565
PELLEGRINO	17565
Pretura di Sale:	
GALLINI, <i>sottosegretario di Stato</i>	17566
MERLANI	17566
Abuso di arresti preventivi:	
GALLINI, <i>sottosegretario di Stato</i>	17567
PRESIDENTE	17567
VIAZZI	17567
Sistemazione della piazza Colonna in Roma:	
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	17569
TOSCANELLI	17568-68
VICINI, <i>sottosegretario di Stato</i>	17567
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari	17603
Relazione (Presentazione):	
Autorizzazione di procedere contro i deputati Leonardi e Marzotto (MEZZANOTTE).	17569
Ritiro di un disegno di legge:	
Maggiori assegnazioni sul bilancio della pubblica istruzione (TEDESCO)	17569
Votazione segreta (Risultamento):	
Accettazione delle donazioni 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	17600-01
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 1910-1911	17601
Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 28,894.38 verificatesi su alcuni capitoli di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1910-11, concernenti spese facoltative.	17601
Rendiconto consuntivo dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1905-906.	17601
Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 240,904.70, verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1910-11, concernenti spese facoltative.	17601

La seduta comincia alle 14.

RIENZI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Maraini di giorni 8, e Moschini di 8; e per ufficio pubblico, l'onorevole Giulio Alessio di giorni 15.

(Sono concessuti).

Commemorazione

del vice ammiraglio deputato Aubry.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi! (*Segni di attenzione*) Ieri la gioia, oggi il dolore congiunge i nostri cuori e quelli di tutti gli italiani.

A Taranto, nella sosta del dovere compiuto, e nell'attesa di forse maggiori cimenti, un male fulmineo ed inesorabile ha troncato la nobile vita di Augusto Aubry, il Comandante supremo della nostra valorosa Armata.

Se la Nazione intera vede spegnersi in lui una luce, vividissima di pensiero e di azione e una operosità instancabile e fortificata da matura coscienza del compito assunto, la Camera più singolarmente piange il collega caro e amato, e tanto apprezzato per la mente sagace, per la grande modestia e per la infinita bontà dell'animo. (*Vive approvazioni*).

Nato di modesta origine, il 28 aprile 1849, egli era rinnovato esempio nobilissimo di quelle virtù marinare, che furono e sono invidiata gloria del popolo napoletano. (*Approvazioni*).

Venti anni di navigazione, salendo via via, per incontrastabili prove di perizia e di intraprendenza in ogni ramo di servizio, dai minori ai più alti gradi, lo avevano mirabilmente preparato a sostenere in quest'Aula, dove gli elettori di Napoli lo mandarono nella XXII Legislatura, gl'impellenti bisogni della nostra Armata. Collaboratore poi di Carlo Mirabello, (*Con commozione*) un altro grande scomparso, del quale non saranno mai abbastanza ricordate le benemerite (*Vive approvazioni*), ebbe la fortuna di contribuire a renderla forte, ordinata e temuta; e quando le sorti della Patria lo chiamarono alla prova, nessuno dubitò che egli, eletto a dirigere l'azione, avrebbe saputo, come seppe, volgerla al più splendido successo. (*Benissimo!*)

Tutto intento all'alto ufficio affidatogli dalla fiducia del Governo e del Paese, Augusto Aubry non consentì mai riposo alla sua malferma salute; e così la morte con-

inesorabile crudeltà venne a sorprenderlo sulla nave, che fu suo campo, e da cui impartì gli ordini della pugna e della vittoria, proprio quando vicino pareva il giorno del maggior trionfo! (*Vive approvazioni*).

Inchiniamoci, onorevoli colleghi, alla di lui memoria, e piangiamo con tutti i marinai d' Italia e con la famiglia sua desolata; nel di lui nome riaffermando alta ed incrollabile la fede nostra nei felici destini della Patria! (*Vivissime approvazioni — Unanime e prolungato applauso*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. La morte del vice ammiraglio Augusto Aubry, comandante in capo delle forze navali riunite e decano dei vice ammiragli, è un lutto per il paese e per la marina, che perde in lui uno degli ufficiali ammiragli più apprezzati ed amati: apprezzato per le sue qualità personali e per l'integrità del suo carattere, amato per la grande bontà dell'animo suo (*Benissimo!*) per la modestia e per la semplicità dei suoi modi. (*Approvazioni*).

Lo stato di servizio dell'ammiraglio Aubry è uno dei più lusinghieri. Non vi è ufficio per quanto importante e per quanto di fiducia che egli non abbia esercitato, e sempre con incondizionata lode.

Anche nella presente campagna il suo nome è collegato ad uno dei più brillanti fatti d'arme, allo sbarco delle nostre truppe a Bengasi ed alla presa della città a viva forza. (*Approvazioni*).

Dalle circostanze stesse della morte emerge il profondo sentimento del dovere che egli professava. (*Bravo!*)

Come si è ora appreso, l'ammiraglio Aubry fino dal 19 febbraio, quando con la sua nave è partito da Taranto, non era in condizioni perfettamente sane.

Ora poichè egli aveva subito nel 1910 una terribile operazione chirurgica, dalla quale era uscito quasi miracolosamente, una maggiore preoccupazione di sè avrebbe dovuto consigliarlo a non prendere il mare. Invece egli sentì soltanto la voce del dovere (*Approvazioni*) e partì per Tobruk, da dove si fece richiamare solo quando il suo stato si era aggravato a tal punto, che, ritornato poi in patria, le sue condizioni erano disperate.

In tal modo l'ammiraglio Aubry si è spento sulla sua nave, compiendo per intero il suo dovere in nome della Patria e del Re. (*Bene!*)

Onore alla sua memoria! Le salve d'artiglieria che saluteranno lo sbarco della sua salma da bordo della sua cara nave *Vittorio Emanuele*, rechino a lui l'omaggio reverente e commosso di tutta la marina. (*Vivi applausi*).

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

SPINGARDI, *ministro della guerra*. Consenta la Camera che, anche a nome dell'esercito, io rechi alla memoria dell'illustre, compianto ammiraglio Aubry, che così degnamente guidava negli attuali cimenti di guerra le valorose ed ammirate nostre forze navali, il mesto e reverente tributo di omaggio.

L'esercito, vieppiù stretto ormai da sacri vincoli di sangue ai compagni d'arme della regia marina (*Vive approvazioni*), fraternamente si associa al lutto loro nel doloroso omaggio, nel memore rimpianto per chi, nell'altissimo posto di onore affidatogli, anche le estreme energie di sua vita così nobilmente dedicava, in quest'ora solenne, al Re ed alla Patria. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Bettolo ha facoltà di parlare.

BETTOLO. Onorevoli colleghi, dell'ammiraglio Aubry soldato, marinaio, della sua figura politica, dissero nobilmente il nostro illustre Presidente e gli onorevoli ministri della marina e della guerra. Unendomi alle loro parole, mi consenta la Camera di aggiungere una parola commossa di dolore.

Vissuto, come lui, nel periodo memorabile attraverso il quale si costituiva la nostra potenza sul mare, avutolo spesse volte a mare ed a terra, compagno di lavoro, ebbi largo campo di sperimentarne e di apprezzarne le esemplari virtù di mente e di cuore, l'attività intelligente, sostenuta, animata sempre dalla devozione al sentimento del dovere.

Strappato amaramente ed innanzi tempo all'amore dei suoi cari, cui mancò il conforto di poterne raccogliere l'ultimo bacio, rapito all'affetto della marina marinara, cui dedicò tanta parte delle sue nobili energie e di cui fu figlio tra i più degni, egli lascia nel mondo marinaro e nel mondo politico eredità di affetti, vuoto doloroso, senso di profondo cordoglio. (*Vivissime approvazioni*).

Oggi l'insegna dell'ammiraglio Aubry, che si spiegava orgogliosa e temuta sulla nave capitana a tutela del nostro inviolabile diritto (*Vive approvazioni*), si ripiega abbrunata nel lutto della marina e del

paese. Ma lo spirito di lui batte e vibra ancora di un desiderio che lo ha sempre animato in vita, del desiderio di segnalare al mondo e di consacrare alla storia il valore del marinaio d'Italia. (*Vive approvazioni — Applausi*).

Che tanta aspirazione si compia! Questo è il mio più fervido voto!

Vada intanto alla famiglia sconsolata l'espressione del nostro profondo cordoglio. E voglia il nostro illustre Presidente rendersene interprete verso di essa. Vada all'ammiraglio Aubry, alla sua cara memoria, con la riconoscenza della marina, il nostro riverente ed affettuoso saluto. (*Approvazioni — Applausi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Alfredo Capece-Minutolo ha facoltà di parlare.

CAPECE-MINUTOLO ALFREDO. Con profondo ed intenso sentimento di dolore prendo in questo momento la parola per commemorare anche a nome dei miei colleghi di Napoli, l'ammiraglio Aubry, che un morbo, che già da tempo ne minava la preziosa esistenza, ha rapito in pochi istanti al nostro affetto, alla nostra ammirazione, al forte affetto della marina italiana, all'ammirazione del popolo nostro. Nato da povera e rispettata famiglia, ebbe sempre, attraverso il successo, gli onori, la gloria, una guida sicura che lo accompagnò: la modestia.

Quando in quest'aula più era agitato il mare delle passioni politiche ed egli faceva parte del Governo, ricordo che più volte mi disse: Come desidero il mio mare, i placidi tramonti sui vasti ed infiniti orizzonti! E a me sembrava che in quelle ore, il suo spirito, la sua anima di marinaio, cercasse la pace e le ore silenziose e monotone della navigazione che seducono chi al mare, pel mare e sul mare ha trascorso i giorni migliori della esistenza. Buono, gentile, sereno, attraversava la vita, quell'uomo che doveva dal ponte di comando ordinare la distruzione e la morte! Tra il suo aspetto, e la sua carriera, non vi era una contraddizione: perchè vi era invece un punto di congiunzione: il dovere.

Noi napoletani lo salutammo con orgoglio a capo della squadra e per quanto la nostra gente sul ponte di comando di una nave o alla testa di un corpo d'armata si fonda nella gran famiglia italiana; pure la terra dove siam nati ha per noi sempre un fascino ed una seduzione che l'Unità politica distrugge ma non fa dimenticare. Con Augusto Aubry scompare una bella fi-

gura di soldato, di deputato, di cittadino. Non certo la convenzione m'ispira queste poche parole che io pronunzio per onorarne la memoria: perchè io qui più che sapere, sento che esse sono le espressioni di un vero dolore comune a tutti quanti lo conobbero e lo amarono, da quanti lo appresero a conoscere attraverso gli atti della vita, che sono poi la più sicura rivelazione del nostro essere.

Egli è morto su quella stessa nave che, in questi ultimi tempi, lo aveva condotto a capo della squadra, alla conquista delle nuove terre. Egli è morto compiendo il suo dovere, circondato dai suoi marinai in mezzo ai quali ha vissuto e voleva vivere, pianto sinceramente, profondamente nell'ora in cui gli onori e la gloria, più che la morte, dovevano rapirlo. Ma non morrà, per noi, il ricordo di lui, come non muore il ricordo di chi, compiendo il proprio dovere, si è reso degno della gratitudine e del rispetto universale. (*Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Ieri, appena mi giunse notizia della morte dell'onorevole Aubry, mi affrettai ad inviare alla vedova sua le condoglianze della Camera.

Ma credo che la Camera vorrà accogliere la proposta dell'onorevole Bettolo, che metto a partito, perchè le condoglianze siano rinnovate direttamente a nome della Camera stessa.

(*La Camera approva*).

Dichiaro vacante il primo collegio di Napoli.

Dimissioni del deputato Lembo.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera la seguente lettera:

« Onorevole Presidente,

« Per motivi di famiglia, rassegno le mie dimissioni da deputato del collegio di Bari.
« Mi abbia, con la più alta osservanza

« Devotissimo
« P. LEMBO ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Fumarola.

FUMAROLA. Prego la Camera, anche a nome degli amici del gruppo radicale di voler respingere le dimissioni date dal collega Lembo; dimissioni che, ispirate da un eccessivo sentimento di delicatezza e di fierezza, si riconnettono ad una grave sciagura che, nei giorni scorsi, colpì l'animo suo,

Confido che il voto della Camera varrà a dare al nostro collega, circondato da così larga ed affettuosa stima, la forza che gli è necessaria, per continuare a compiere nobilmente il suo dovere, qui e nella sua regione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Viazzi.

VIAZZI. Credo mio dovere di associarmi all'onorevole Fumarola perchè se il collega nostro caro e stimato, onorevole Lembo nella sua eccessiva delicatezza ha creduto bene di presentare le sue dimissioni, la Camera le consideri come devono essere accolti questi atti, e cioè con un senso di umana simpatia e con la valutazione politica delle cose, le quali si presentano così fatte da non creare un rapporto di incompatibilità fra il dolore familiare e l'esercizio del mandato politico. (*Bene!*)

DE BELLIS. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE BELLIS. Come deputato della provincia di Bari mi associo pienamente alla proposta fatta dai colleghi Fumarola e Viazzi. Io ammiro la delicatezza che ha spinto l'onorevole Lembo a rassegnare le sue dimissioni, ma la credo, con i miei colleghi, eccessiva, in rapporto all'atto che ha compiuto, quando si consideri che questo è stato suggerito da ragioni alle quali rimane estranea la sua responsabilità. Perciò prego anch'io la Camera di voler respingere le dimissioni date dall'onorevole Lembo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Fumarola, Viazzi e De Bellis, propongono che siano respinte le dimissioni presentate dall'onorevole Lembo.

Nessuno chiedendo di parlare metto a partito questa proposta.

(*È approvata*).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Il ministro dell'interno ha trasmesso gli elenchi dei regi decreti di scioglimento dei Consigli provinciali e comunali e proroga dei termini per la ricostituzione dei Consigli stessi riferibilmente al mese di gennaio 1912.

Saranno stampati e distribuiti.

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della guerra ha facoltà di parlare.

SPINGARDI, ministro della guerra. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno

di legge per modificazioni al testo unico della legge per gli stipendi ed assegni fissi del regio esercito.

Mi onoro pure di presentare un altro disegno di legge riflettente l'assegnazione sulla parte straordinaria del bilancio del Ministero della guerra della somma di lire 156 mila per indennizzo dovuto al comune di Milazzo e spese relative.

Chiedo alla Camera che voglia consentire che questi due disegni di legge siano deferiti all'esame della Giunta generale del bilancio.

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

Modificazioni al testo unico della legge per gli stipendi ed assegni fissi per il regio esercito;

Assegnazione sulla parte straordinaria del bilancio del Ministero della guerra della somma di lire 156 mila per indennizzo dovuto al comune di Milazzo e spese relative.

L'onorevole ministro propone che siano deferiti all'esame della Giunta generale del bilancio.

Non essendovi osservazioni in contrario rimane così stabilito.

(*Resta così stabilito*).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Chimienti, « per sapere se non creda urgente per le necessità del porto di Brindisi affrettare i lavori di spostamento della carbonifera Raggio ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Gli enti interessati al porto di Brindisi chiesero che i fondi tuttora disponibili, autorizzati per l'esecuzione di opere nel porto stesso, ammontanti presentemente a lire 1,750,000 circa, fossero destinati alla sistemazione del seno di levante e allo spostamento della carbonifera Raggio nell'altra sponda del seno medesimo. Il Ministero della marina, fece, però, opposizione a tale inversione, chiedendo che non si rinunziasse alle escavazioni previste dal piano regolatore; che anzi domandò che coi fondi disponibili si fosse provveduto ad una escavazione molto

più larga che non quella già considerata nel detto piano regolatore.

« La proposta del Ministero della marina fu esaminata nell'adunanza (del 29 giugno 1911 dalla Commissione centrale per i porti, la quale espresse il parere che fossero da accogliere le proposte maggiori escavazioni nei limiti dei fondi disponibili; ma che da questi ad ogni modo si dovessero prelevare lire 200,000 per lo spostamento della carbonifera. Suggerì anche la detta Commissione la compilazione di un nuovo piano regolatore della quale fu incaricato il comm. Inglese.

« Il nuovo piano regolatore, presentato recentemente, prevede la spesa complessiva di lire 2,500,000. Di queste lire 795,000 per il trasporto della carbonifera e lire 1,705,000 per le escavazioni richieste dal Ministero della marina.

« Sono ora in corso tra questo e quel Ministero trattative dirette ad un'equa distribuzione, tra i due bilanci, della spesa occorrente all'escavazione che, superando di lire 760,000 circa quella alla quale potrà il Ministero dei lavori pubblici provvedere coi fondi portuali, dovrà essere sostenuta dalla marina.

« Non appena si sia riusciti a concretare tali accordi, al cui riguardo si fanno vive sollecitazioni al Ministero della marina, si darà corso all'istruttoria di legge prescritta per l'approvazione del nuovo piano.

« *Il sottosegretario di Stato* »

« DE SETA ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Turco: « Sulle cause del ritardo della costruzione del pontile nella rada di Trebisacce ».

RISPOSTA SCRITTA. — L'ufficio speciale del Genio civile di Cosenza presentò in data 28 luglio 1911 un progetto esecutivo per la costruzione di un pontile d'approdo, in ferro, nella marina di Trebisacce, importante la spesa di lire 219,000 sul quale il Consiglio superiore dei lavori pubblici manifestò parere favorevole, suggerendo però alcune variazioni di indole tecnica, che vi sono state già apportate. Il progetto trovavasi ora, per esame, presso il Consiglio di Stato; e appena anche quel Consesso si sarà pronunciato, come confidasi, favorevolmente, verrà disposto l'appalto dei lavori.

« Il giorno 18 corrente mese sarà tenuta presso la Prefettura di Cosenza una licita-

zione privata fra ditte specialiste per la costruzione ed il collocamento a posto d'una boa d'ormeggio nella medesima spiaggia importante la spesa di lire 16,800; e appena sarà qui pervenuto il relativo contratto, si autorizzerà, ove nulla osti, l'inizio dei lavori.

« *Il sottosegretario di Stato* »

« DE SETA ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Santamaria, « per conoscere se creda dare precise disposizioni alle direzioni del Genio civile per fare in modo che le cooperative di lavoro sieno tenute presenti nelle commissioni e negli appalti dei lavori e non sieno trascurate ed ostacolate, come accade, specie per le cooperative di Caserta ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Questo Ministero, nell'intento di favorire per quanto possibile lo sviluppo delle cooperative di lavoro, ha dato sempre disposizioni generali agli uffici dipendenti perchè le cooperative stesse fossero tenute presenti per i lavori da eseguirsi in economia, e si è usata ogni larghezza possibile nell'ammissione di esse ai pubblici appalti. Molte volte, anzi, sentito il prescritto parere del Consiglio di Stato, si prescinde dai pubblici incanti per l'appalto dei lavori, e questi vengono concessi mediante licitazione privata fra cooperative. Non risulta poi che le cooperative di Caserta siano trascurate od ostacolate nell'assunzione di lavori pubblici. In ogni modo non si è mancato di chiedere in proposito dettagliate e precise notizie agli uffici competenti per quei provvedimenti che risulteranno del caso.

« *Il sottosegretario di Stato* »

« DE SETA ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina annunzia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole D'Oria « sulla necessità, già rivelata anche dal recente disastro nella polveriera di Valdiolchi presso Spezia, di allontanare tali stabilimenti pericolosi dai centri abitati ed industriali e sui provvedimenti che intenda assumere, specie in quella località ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Trattandosi di questione delicata e complessa, la quale, se ha rapporto coi supremi fini della difesa nazionale, pure viene strettamente a colle-

garsi con lo sviluppo edilizio ed industriale di una importante città marittima quale è Spezia, il presidente del Consiglio *pro-tempore*, onorevole Luzzatti, in seguito ai comizi tenuti in detta città ed ai reclami avanzati al Governo, ne deferì l'esame alla Commissione consultiva per le materie esplodenti.

« La Commissione ha presa in esame la questione e poichè ha rilevato il conflitto d'interessi, come si è dianzi accennato, ha creduto proporre la nomina di una Commissione mista dei tre Ministeri interessati: interno, guerra e marina, la quale esamini la questione in rapporto alla legislazione vigente, e all'evenienza formuli opportune proposte legislative, che contemperino gli interessi della città di Spezia coi supremi fini della difesa nazionale.

« Questa Commissione sta ora espletando l'avuto incarico.

« Il sottosegretario di Stato
« BERGAMASCO ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione inscritta nell'ordine del giorno è quella dell'onorevole Rosadi, al ministro dell'istruzione pubblica, « sull'organizzata ladroneria (*Ilarità*) delle opere d'arte ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica ha facoltà di rispondere.

VICINI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. La parola rilevata dalla Camera e sottolineata dalla *ilarità* dei colleghi è propria, per quanto il fatto sia estremamente doloroso a riconoscere. Gli attentati contro il nostro patrimonio artistico da qualche tempo sono diventati più gravi, minacciosi ed audaci, ed hanno preoccupato vivamente il Governo, il quale non ha mancato e non mancherà di fare tutto il suo dovere per contrapporre alle insidie che da ogni parte vengono tese alle opere d'arte una più intensa ed efficace azione di tutela e di difesa.

A cura del Ministero dell'istruzione pubblica, d'accordo col Ministero dell'interno, specialmente per quanto si riferisce alle opere d'arte esposte al pubblico, sulle piazze, sulle vie o nelle chiese, e d'accordo col Ministero di grazia e giustizia, perchè siano continuamente richiamati ad una più diligente cura e ad un sentimento più profondo dei loro doveri le Confraternite, i Capitoli, i parroci, tutti coloro che hanno in deposito, in custodia tanti tesori d'arte, si esplica e

si compie la più vigile e attenta tutela del nostro patrimonio artistico.

Questa tutela si è intensificata dopo i fatti recenti, tra i quali uno dei più gravi è quello che forse determinò la interrogazione dell'onorevole Rosadi, il furto della Madonna della Stella dal Museo di San Marco.

Quest'ultimo fatto, col quale si è attentato ad una delle opere nostre di sommo pregio, carissima a tutti i cultori dell'arte portando la rapina, forse per la prima volta fra noi, nei nostri musei e nelle nostre gallerie, non poteva non impressionare grandemente.

Perciò non si è indugiato a porre mano a quei provvedimenti, onorevole Rosadi, che si presentavano possibili, non solo per la tutela delle proprietà dello Stato, ma anche per contrastare all'audacia e all'ingegno acuto dei ladri.

Noi non sappiamo se esista una vera associazione per compiere questi furti, ma abbiamo tutta la impressione che certamente vi sono menti direttive e mezzi potenti per compiere tali imprese, come è provato dalle predisposte, ma sventate sostituzioni di opere artistiche a Pontremoli, ad Assisi e a Polignano.

E a proposito del furto della Madonna della Stella, pel quale l'autorità giudiziaria sta inquirendo, io non dirò una parola che possa entrare nel merito della causa che sta per discutersi davanti all'autorità stessa, ma auguro che, oltre raggiungere gli esecutori materiali del furto, possa l'autorità stessa raggiungere e cogliere il mandante di quest'azione criminosa, il quale, per tutto il complesso dei particolari, appare manifesto che in questo fatto specifico deve esistere.

Quanto ai provvedimenti presi, sono essi intesi a rendere materialmente inaccessibili, per quanto è nella possibilità delle cose umane, ai tentativi di furto le sedi degli istituti artistici governativi altri si sono adottati per migliorare o intensificare il servizio di vigilanza dei custodi.

Con un regio decreto del 26 novembre 1911 si sono autorizzati i direttori dei musei e delle gallerie e i soprintendenti ad assumere, sotto la loro responsabilità, un personale di piena ed assoluta fiducia, scegliendolo specialmente tra i sottoufficiali e i graduati di bassa forza in congedo.

Si sono pure in alcune delle gallerie presi provvedimenti perchè si possa mediante segnalazioni richiamare subito l'attenzione di

chi è preposto alla custodia, quando si tentasse di aprire una finestra o una porta o di asportare un quadro. Sono i mezzi materiali ai quali si può ricorrere.

Si potrà rafforzare la difesa dei musei e delle gallerie in tempo di notte, soprattutto con la vigilanza all'esterno, mezzo questo molto più sicuro di quel che non possa essere il rinchiudere nell'interno delle gallerie e dei musei un personale di custodia. Si potranno distribuire, perchè sieno conosciute le opere d'arte di maggior pregio, gli elenchi che si stanno compilando, e che vennero ordinati con un regio decreto del 28 luglio 1911, per il quale fine sono già compilate 50,000 schede. E tali elenchi renderanno più facile a chiunque identificare il furto che sia stato commesso.

Si potrebbe soprattutto istituire una vera polizia artistica che partisse cioè, nella ricerca e nella scoperta dei furti e soprattutto nella prevenzione dei delitti che attentano al patrimonio artistico, da criteri che difficilmente possono essere affidati agli agenti comuni della pubblica sicurezza.

Tutto questo che vengo dicendo, onorevole Rosadi, perchè la forma della sua interrogazione non mi poteva lasciar comprendere quale fosse il punto al quale ella si voleva direttamente rivolgere (e potrò in caso risponderle dopo su di un punto specifico), tutto questo, dico, dimostra che il Ministero e tutti coloro che hanno il dovere di difendere i prodotti del genio e dell'arte italiana si rendono conto di questo loro dovere e lo sapranno compiere. (*Approvazioni*).

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

ROSADI. L'interrogazione mia è antica, ma oggi e ogni giorno più diventa di attualità.

Non prima di ieri nell'apice toscano della via nazionale bolognese fu rubata una pregevole terracotta di Andrea Della Robbia.

L'interrogazione, è vero, fu suggerita da un altro furto, il più celebre del genere, il furto che si assevera avvenuto intorno alla Madonna della Stella del Beato Angelico nel museo di San Marco; ma rispetto a questo caso debbo fare le mie riserve e richiamare la particolare attenzione del ministro della istruzione pubblica e della Direzione delle belle arti sopra una forma nuovissima, e certo fin'ora inesplorata, della maniera di danneggiare l'arte e di attentare alla sua integrità.

Nel sottosuolo dell'arte brulica tutto un

verminaio di speculazioni, di trucchi e di attentati; e come esistono purtroppo i furti, così sussistono o tendono a sussistere persino i trucchi e le simulazioni dei furti, per modo che quando si deplora che in Francia non si sia scoperto ancora il ladro di Monna Lisa di Leonardo, in Italia si grida alla gloria della questura nostra in confronto di quella francese, dicendo che si è saputo mettere la mano addosso ai presunti ladri della Madonna dell'Angelico.

Tutte forme nuove queste d'arte sovrapposte all'arte.

Ma i furti sussistono e dietro le spalle dei critici d'arte e dei conservatori dei monumenti si erige e si estende tutta una scuola ben promettente di esteti nuovissimi che sono i ladri. Che fare? Bisogna che i conservatori dei monumenti siano meno sapienti e più attenti; bisogna che non si diano a scoprire e a scavare come *in anima vili*, nei dipinti; bisogna che non si diano a sciupare con la pretesa di restaurare; bisogna che non facciano, come fanno, le manovre sui quadri (*Ilarità*).

Ma tutto questo non basta; credo che per colpire questi attentati alla nostra proprietà artistica convenga studiare e sancire patti internazionali per cui quello che tra noi è un furto volgare non diventi all'estero un glorioso e benemerito acquisto (*Approvazioni*) perchè questo è appunto quello che avviene.

Finchè non si provvederà, lo creda il mio egregio amico sottosegretario di Stato, di fronte alla cui risposta debbo dirmi soddisfatto, non si riparerà in modo esauriente; sarà inutile rivolgersi al collega della grazia e giustizia e raccomandare maggiore attenzione ai conservatori dei monumenti e ai direttori delle gallerie e degli scavi; se non si arriverà alla fonte di questa nuovissima industria mondiale che è il furto delle opere d'arte, creda che non ci sarà rimedio.

Questo io chiedo, altrimenti noi che ci sentiamo così spesso e malvolentieri diffamati, non avremo se non la soddisfazione di poter rispondere ai diffamatori che chiamano l'Italia la terra dei briganti e dei ladri, che noi, di fronte a certi organizzatori stranieri di furti artistici, non siamo ladri, ma derubati. (*Approvazioni*).

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

Castellino, al ministro degli affari esteri « per sapere se, in seguito alla violazione patente del diritto delle genti compiuto

dal Governo argentino a proposito del piroscavo italiano *Umbria*, abbia protestato reclamando il rispetto alla nostra bandiera »;

Pietravalle, ai ministri dell'interno e delle finanze « circa l'agitazione destata dalla incostituzionale e fiscale formazione degli Albi degli Ordini dei sanitari nel Regno »;

Colajanni, al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere se ha preso provvedimenti contro il professore Cian che aizza gli studenti contro i loro maestri e inferisce un grave colpo al principio bene inteso della disciplina ».

Segue la interrogazione dell'onorevole Pellegrino, al ministro dei lavori pubblici « per sapere se non creda di intervenire energicamente ed efficacemente, perchè l'amministrazione delle ferrovie tratti Lecce, capoluogo d'una provincia di 900,000 abitanti, con criteri di giustizia e di eguaglianza alle altre consorelle d'Italia, sia per la costruzione d'un cavalcavia, di cui è pronto il progetto ma che non si eseguisce mai, indispensabile perchè non sia impedita la circolazione sulla grande arteria della via provinciale Lecce-San Cesario, sia per l'illuminazione della stazione, ridotta, per il sistema di luce e per la sua scarsità, a livello della più infelice borgata d'Italia; sia, da ultimo, per la soppressione della agenzia di trasporti, recentemente deliberata ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Pellegrino lamenta innanzi tutto che l'Amministrazione delle ferrovie di Stato non abbia finora provveduto alla costruzione del sotto passaggio presso la stazione di Lecce. Su questo punto osservo che l'Amministrazione delle ferrovie ha eseguito il progetto, ma che finora non si è potuta eseguire l'opera perchè il comune non ha dato il suo parere circa il contributo da parte sua, che si stima debba essere di lire 140,000.

PELLEGRINO. Il solo contributo del Comune ?

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Precisamente. L'Amministrazione comunale, ripeto, non si è compiaciuta di rispondere ad una comunicazione, fattale dalle ferrovie di Stato, per sapere se e in quale misura accetterebbe il contributo.

Per quanto si riferisce alla illuminazione elettrica, l'Amministrazione ha domandato

alla Società elettrica leccese la concessione di una certa quantità di energia, ma la Società ha chiesto prezzi eccessivi.

Ora la pratica è in corso e credo che presto la questione possa essere definita.

Quanto ai trasporti a domicilio, la ditta, a cui era stato affidato l'incarico, non si è mostrata all'altezza del compito affidatole, e quindi si è pensato a provvedere con altra ditta locale.

Mi pare di non aver così altro da dire all'onorevole Pellegrino.

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

PELLEGRINO. Mi pare che l'onorevole sottosegretario di Stato sia stato male informato dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato. La spesa complessiva per la costruzione del cavalcavia, necessario al servizio, sarebbe, secondo quanto mi risulta, di 180,000 lire.

Ora, se si domandano 140,000 lire al comune, gli si impone di fare quasi per conto suo un'opera, che è richiesta da assoluto bisogno della viabilità. Non si tratta, come per altre città, del fatto che l'avvenuto ampliamento della città stessa, renda necessario, per comodo dei cittadini, una determinata opera, ma si tratta di una costruzione, resa necessaria dalla ragione stessa delle cose, perchè i treni dovendo manovrare interrompono la comunicazione, e tutti i cittadini sono costretti a fermarsi ore intere per aspettare che i treni abbiano compiute le loro manovre. Non è neppure esatto che l'Amministrazione comunale non abbia risposto alle richieste fattele, perchè le cose stanno invece così.

L'Amministrazione delle ferrovie chiese quale fosse il contributo e l'Amministrazione comunale rispose: ditemi quale è la spesa che occorrerebbe, ed io vi dirò quanto potrò dare. Ad ogni modo il contributo, chesi richiede, è talmente forte che il comune non potrebbe accordarlo.

Il comune è disposto a contribuire, ma giungere fino a quella cifra così eccessiva non sarà mai possibile, perchè ella sa, onorevole sottosegretario di Stato, quali siano le condizioni di tutti i comuni, e perchè si tratta di cose che non interessano esclusivamente la cittadinanza, ma che interessano invece quasi esclusivamente il servizio delle ferrovie.

Per quanto poi concerne il servizio dell'illuminazione elettrica la risposta data dall'Amministrazione delle ferrovie, quando le si chiese di illuminare la stazione a luce

elettrica, fu che la luce elettrica costa più del petrolio.

Domando che cosa si direbbe di un modesto borghese che non portasse la trasformazione dell'illuminazione dal petrolio alla luce elettrica semplicemente perchè tale trasformazione richiede un aumento di spesa.

E allora andiamo anche più in là e torniamo addirittura alle antiche faci, che sarebbero anche più economiche del petrolio!

Come vede l'onorevole sottosegretario di Stato è tutto un sistema che si annoda a quello che si è convenuto ormai di chiamare il disservizio delle ferrovie nella regione pugliese.

Io ho qui un lungo elenco di altri inconvenienti, verso i quali sono inutili i reclami dell'amministrazione cittadina e della popolazione.

Potrei citarli, ma non aggiungo parola e mi limito solo di raccomandare all'onorevole sottosegretario di Stato di portare uno sguardo di benevola attenzione sul modo nel quale procede il servizio ferroviario in quella parte d'Italia, che è abitata da cittadini che valgono quanto gli altri, e chiedono soltanto di essere trattati alla stessa stregua degli altri cittadini d'Italia.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Merlani, al ministro di grazia e giustizia: « sopra i fatti che diedero luogo all'arresto del cancelliere della pretura di Sale (provincia d'Alessandria) per ordine del pretore della stessa pretura; e sopra i fatti che provocarono la inchiesta sul vice pretore della stessa pretura ».

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

GALLINI, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e per i culti*. Tra il pretore di Sale e il cancelliere non correano buoni rapporti.

Un giorno dello scorso novembre il cancelliere si recò a casa del pretore per delle firme urgenti. Il pretore non lo volle ricevere. Il mattino dopo, in pubblica udienza, il pretore rimproverò aspramente il cancelliere. Dopo l'udienza, assentatosi il pubblico, il diverbio si accentuò, ed il pretore affermò che il cancelliere lo aveva oltraggiato, accompagnando le parole oltraggiose con un gesto osceno, tanto che egli lo fece arrestare.

Però, la Camera di consiglio del tribunale di Tortona, ha dichiarato che il fatto imputato al cancelliere non costituiva reato,

ed in seguito a questo procedimento penale il Ministero, come era suo dovere, ha iniziato un procedimento disciplinare, che è in corso e del quale quindi non posso parlare.

Intanto il pretore è stato traslocato altrove.

Per ciò che riguarda il vice pretore, la cosa è un po' diversa.

Il vice pretore onorario era accusato di molte colpe; però, in seguito ad una inchiesta, risultò che le colpe gravi erano insussistenti, mentre le accuse più leggere, furono trovate vere; si ritenne cioè che egli avesse poca correttezza professionale ed una condotta privata non lodevole. Perciò il Ministero lo fece invitare a dare le dimissioni, e le dimissioni sono state presentate ed accettate con decreto 1° febbraio prossimo passato.

Questi i fatti sui quali il collega Merlani chiede delle informazioni, e sui quali io mi astengo dal fare qualsiasi apprezzamento, perchè non è il caso di farne.

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

MERLANI. Tutto quello che avveniva nella pretura di Sale era certamente non bello, e fu veramente fortuna che sia avvenuto un fatto non ordinario che abbia provocata quella inchiesta, che ha dato i risultati accennati dall'onorevole sottosegretario di Stato.

A me risulta che il Ministero di grazia e giustizia e le autorità superiori alla pretura hanno con molta giustizia allontanato tanto il pretore che il cancelliere.

Oggi sento dall'onorevole sottosegretario di Stato che anche il vicepretore è stato invitato a dare le dimissioni, e che le sue dimissioni sono già state accolte; ed io, di fronte a questa *instauratio ab imis*, mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Eugenio Chiesa, al ministro di grazia e giustizia, « per conoscere se egli intenda affrettare il procedimento penale presso il tribunale di Volterra contro Passella, Giusquiamo, De Ambris ed altri, processo che ha tutti i caratteri di una deplorabile montatura di polizia ».

L'onorevole Eugenio Chiesa non è presente: s'intende che vi abbia rinunciato.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Viazzi e Baldi, al ministro di grazia e giustizia, « per sapere che cosa ne pensi del deplorabile abuso di arresti preventivi coi quali l'autorità giudiziaria insidia e minac-

cia da qualche tempo, con inusata frequenza, la libertà dei cittadini ».

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

GALLINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e i culti*. Non posso che rispondere che a me non risulta di alcun abuso di arresti preventivi commessi dall'autorità giudiziaria: quindi non ho niente da deplorare. Se il collega onorevole Viazzi farà indicazioni specifiche, assumerò informazioni e risponderò in altra occasione.

PRESIDENTE. Onorevole Viazzi, come ella ha udito, l'onorevole sottosegretario di Stato l'ha invitata a precisare meglio i termini della sua interrogazione, aggiungendo che risponderà in altra occasione. Mi sembra perciò inutile che ella insista adesso.

E ciò avviene, perchè non si osservano i termini del regolamento! (*Benissimo!*) Ci sarebbe voluto tanto poco a specificare a quali precisi arresti ella intendeva riferirsi.

L'osservazione dell'onorevole sottosegretario di Stato è giusta; e se ella presenterà un'altra interrogazione ben determinata, potrà aver poi una risposta bene specificata.

Comunque, se crede, parli pure.

VIAZZI. Io non ho alcun bisogno di fare adesso un discorsetto... (*Ilarità*) e per conseguenza rinunzio a parlare, riserbandomi di dire in altra sede, e in altro momento, tutto ciò che il mio dovere mi impone, su questa delicatissima materia.

PRESIDENTE. Sta bene.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Are, al ministro di grazia e giustizia, « sulle cause per le quali venne lasciata, da circa un anno, sprovvista di titolare la pretura di Bolotana (provincia di Sassari) con grave pregiudizio degli interessi morali e materiali di quel mandamento ».

L'onorevole Are non è presente; s'intende che vi abbia rinunziato.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Toscanelli, ai ministri dell'interno e dell'istruzione pubblica « per sapere quali mezzi porranno in opera onde impedire che i milioni, ormai innumerevoli, concessi dallo Stato al comune di Roma servano a deturpare, anzichè ad abbellire la capitale; e più specialmente come intendano di applicare le vigenti leggi di tutela artistica rispetto alla piazza Colonna, pertinacemente minacciata dalla speculazione edilizia esottratta ai pubblici concorsi, cui sono obbligati gli altri comuni del Regno per le spese eccedenti le 500 lire ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha chiesto di rispondere per primo a questa interrogazione. Ne ha facoltà.

VICINI, *sottosegretario di Stato per la istruzione pubblica*. Io spero che l'onorevole Toscanelli questa volta dovrà dichiararsi soddisfatto. (*Commenti — Ilarità*).

Ma ad ogni modo debbo fare alcune dichiarazioni precise, che possono servire anche per altri casi.

La legge sulle antichità e le belle arti riconosce di esclusiva competenza del Ministero della pubblica istruzione la tutela degli edifici monumentali e artistici; ma nello stesso tempo determina nei casi di nuove costruzioni, ricostruzioni e piani regolatori, le facoltà del Governo riferendole principalmente alla distanza, alla misura dei nuovi edifici, e alle altre norme necessarie per evitare che le nuove opere danneggino la prospettiva e la luce richiesta dai monumenti.

Nel caso particolare della definitiva e augurata sistemazione da dare alla Piazza Colonna nella sua parte di levante, il Ministero della pubblica istruzione a suo tempo, quando il municipio di Roma sottopose al suo esame il piano regolatore, per mezzo di una Commissione composta dei direttori degli istituti artistici ed archeologici di Roma, si occupò dell'importante questione.

Le proposte concretate nel piano vennero allora riconosciute meritevoli di approvazione, per quanto riguardava il concetto di massima che le informava, le demolizioni da compiersi, nonchè l'utilizzazione delle aree di risulta e di quelle attualmente disponibili.

Però, come è ovvio, tale approvazione fu data nel maggio 1909 con l'esplicita riserva che i piani ed i progetti esecutivi di tutte le demolizioni e trasformazioni di edifici di importanza storica, archeologica ed artistica sarebbero stati volta per volta inviati dal municipio di Roma al Ministero della pubblica istruzione; il quale, con il concorso degli organi competenti, li deve esaminare, discutere, riformare od approvare, secondo sia e ritenga opportuno.

Ma non ho bisogno di far notare all'onorevole Toscanelli come la nobiltà monumentale della storica Colonna non potesse sfuggire al Ministero della pubblica istruzione...

CASCIANI. Gli sfuggono tante cose!

VICINI, *sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Dovrà riconoscere che questa almeno non gli è sfuggita!

CASCIANI. È un vero miracolo!

VICINI, *sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Perciò quando il municipio di Roma approvò il progetto Carbone, il Ministero della pubblica istruzione ne richiese copia per sottoporlo all'esame del Consiglio Superiore delle Belle Arti, valendosi della disposizione dell'articolo 14 della legge.

Ed ecco il voto espresso dal Consiglio superiore. Esso ritenne (ne do lettura integrale per quanto i giornali lo abbiano pubblicato, poichè lo credo opportuno per la discussione) « che la fronte dell'edificio, il quale sorgerà sul lato orientale della piazza, deve essere disposta sull'asse della piazza stessa; che almeno la linea più avanzata della detta fronte sia contenuta tra l'angolo del palazzo Chigi e quello del palazzo Ferraioli; che l'edificio deve sorgere più indietro dell'allineamento del palazzo Bocconi perchè così, prescindendo da altri vantaggi di ordine pratico, si aumenteranno lo spazio di osservazione intorno alla colonna e la grandiosità della piazza; che le altezze rispettive dei piani nel nuovo edificio debbono accordarsi, il più possibile, con quelle dei palazzi Chigi e Ferraioli; che la facciata dell'edificio stesso non deve troppo accentuare con loggie o con archi di grande sfondo e con motivi architettonici di forte chiaroscuro, posti nella sua parte centrale, la posizione asimmetrica della colonna; che infine, poichè si è rinunciato a costruire, sul lato orientale della piazza, un pubblico edificio di carattere monumentale, la nuova fabbrica deve pure corrispondere, senza fastosità soltanto esteriore, alla decorosa ed armoniosa semplicità degli altri grandi edifici della piazza stessa ».

Per queste ragioni il Consiglio superiore ritenne di non poter consigliare l'esecuzione del progetto Carbone.

Noi non abbiamo mai dubitato che il Comune di Roma, sodisfacendo non solo alle ragioni artistiche e storiche impellenti, ma anche al vivo desiderio della cittadinanza romana, e diciamo pure di tutta l'Italia, poichè Roma, e le sue glorie sono di tutti, avrebbe seguito il proposito di uniformare la propria azione alle esigenze dell'arte.

E la votazione avvenuta ieri nel Consiglio comunale di Roma, per quanto il risultato non ci sia stato ufficialmente comunicato, ma sia noto soltanto dalla pubblicazione dei giornali, dimostra già, a quanto mi sembra, che in generale si desidera che la piazza Colonna sia sistemata secondo i

voti espressi dal Consiglio superiore delle Belle Arti.

PRESIDENTE. L'onorevole Toscanelli ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

TOSCANELLI. Sono ben lieto di poter subito dire al sottosegretario di Stato della pubblica istruzione, che io sono pienamente sodisfatto delle sue risposte sotto questo rispetto, che egli è venuto a riconoscere la piena opportunità della interrogazione che presentai nel dicembre scorso.

Ma debbo osservare che la mia interrogazione, e non a caso, era rivolta al ministro dell'istruzione ed a quello dell'interno; e ciò particolarmente per un riguardo che posso chiamare storico.

Nella seduta del 9 luglio 1911, l'anno scorso, l'onorevole presidente del Consiglio in risposta ad una interrogazione dell'onorevole Martini e di altri deputati, a cui si erano uniti l'onorevole Guido Baccelli e tutti gli altri componenti della Commissione per la legge di Roma, disse che era dolente di non potere consentire nelle proposte fatte di un concorso dello Stato in quanto che per sistemare piazza Colonna coll'intervento del Governo, occorreva necessariamente una spesa, ed era perciò necessaria una legge.

Aggiunse poi, esplicitamente, che il Governo non poteva disinteressarsi di un così alto problema edilizio della capitale, quale è quello della sistemazione di piazza Colonna, e prese formale impegno di fronte alla Commissione e agli altri deputati, di adoperarsi per ottenere che per piazza Colonna si facesse una speciale convenzione tra Comune e Governo.

È ovvio intendere che questa convenzione doveva far sì che gli sforzi insufficienti del comune per risolvere la questione dal lato finanziario, fossero generosamente completati dallo Stato.

Ed era naturale che se ne parlasse in quella sede, perchè in quella sede noi sistemavamo il bilancio ordinario del comune di Roma; e la Commissione domandava allora al Governo: che cosa farete per le opere eccezionali e straordinarie? E molto opportunamente il presidente del Consiglio rispondeva: Per queste opere eccezionali e straordinarie il Governo dovrà riconoscere e provvedere direttamente con convenzioni speciali col comune di Roma, venendo anche in aiuto del comune stesso come è doveroso di fronte alle alte e gravi questioni edilizie della capitale.

Io credo di farmi interprete sicuro del sentimento di tutti i colleghi nell'affermare che l'Italia nostra vuole che la nuova Roma italiana non sia per niente inferiore alla Roma antica e medioevale nelle sue bellezze estetiche: e che è fermo volere di tutti che la nuova Roma mantenga il suo primato nella storia e nell'arte come l'ebbe nei secoli passati. (*Approvazioni*).

Vorrei che queste mie parole potessero portare ad un accordo; e mi auguro che anche il sottosegretario del Ministero dell'interno sentirà la opportunità di rispondere in modo che io possa dichiararmi perfettamente soddisfatto verso di lui, come mi sono dichiarato soddisfatto verso il rappresentante del Ministero dell'istruzione.

E mi auguro altresì che le mie parole possano da quest'aula essere udite in Campidoglio e suonare come un *sursum corda*, facendo intendere come di così grave problema, che tocca le migliori idealità e i più alti sentimenti degli Italiani in Roma, non si possa discutere soltanto per ragioni di competenza amministrativa o per ricorsi gerarchici, nei quali, purtroppo, spesso si ha riguardo eccessivo ai sentimenti o risentimenti personali. (*Benissimo!*)

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Se io avessi anche lontanamente immaginata la ragione che suggeriva all'onorevole Toscanelli di rivolgere la sua interrogazione anche al presidente del Consiglio, gli avrei immediatamente risposto quello che ora gli dichiaro; che la parola del presidente del Consiglio ora e sempre, specialmente quando è data, nella solennità del Parlamento, costituisce un impegno. (*Approvazioni — Commenti*).

TOSCANELLI. Benissimo!

PRESIDENTE. Essendo trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni, lo svolgimento delle altre è rimesso a domani.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione segreta dei disegni di legge approvati nella seduta di ieri.

Si comincerà dal votare i primi cinque:

« 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*);

« Rendiconto consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1905-906 »;

« Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 28,894.38 verificatesi su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1910-11, concernenti spese facoltative »;

« 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 »;

« Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 249,904.70, verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1910-1911, concernenti spese facoltative ».

Si faccia la chiama.

RIENZI, *segretario*, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lascерemo aperte le urne.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GRIPPO.

Presentazione di disegni di legge e di relazioni, e ritiro di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Mezzanotte a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

MEZZANOTTE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Marzotto, e la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Leonardi.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Mi onoro di presentare alla Camera il regio decreto col quale si autorizza il ritiro del disegno di legge: Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli del bilancio della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1910-11 (956).

Mi onoro inoltre di presentare alla Camera il disegno di legge: Facoltà di emettere, durante gli esercizi finanziari 1911-12 e 1912-13 buoni del tesoro quinquen-

nali in sostituzione dei titoli redimibili 3.50 e 3 per cento netto autorizzati dalle vigenti leggi per provvedere a spese straordinarie della rete ferroviaria dello Stato e di nuove costruzioni di strade ferrate, e a riscatti di ferrovie e di debiti redimibili onerosi.

Chiedo che questo disegno di legge sia trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione del regio decreto col quale si autorizza il ritiro del disegno di legge: Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli del bilancio della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1910-11.

Do pure atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione del disegno di legge: Facoltà di emettere durante gli esercizi finanziari 1911-12 e 1912-13 buoni del tesoro quinquennali in sostituzione dei titoli redimibili 3.50 e 3 per cento netto autorizzati dalle vigenti leggi per provvedere a spese straordinarie della rete ferroviaria dello Stato e di nuove costruzioni di strade ferrate, e a riscatti di ferrovie e di debiti redimibili onerosi.

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così è stabilito).

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio.

NITTI, ministro di agricoltura, industria e commercio. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: Modificazioni della tabella B sui diritti da pagarsi per la verifica prima dei pesi e delle misure e per ogni verifica dei misuratori dei gas e dei manometri campioni annessa al testo unico di leggi metriche, approvato con regio decreto 23 agosto 1890.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura della presentazione del disegno di legge: Modificazioni alla tabella B sui diritti da pagarsi per la verifica prima dei pesi e delle misure e per ogni verifica dei misuratori dei gas e dei manometri campioni annessa al testo unico di leggi metriche, approvato con regio decreto 23 agosto 1890.

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed inviato agli Uffici.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Aumento della spesa straordinaria consolidata del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari dal 1912-13 fino al 1920-21;

Provvedimenti per agevolare l'esecuzione delle opere di bonifica di prima categoria;

Provvedimenti per agevolare la costruzione di serbatoi e laghi artificiali;

Conversione in legge del regio decreto 21 dicembre 1912, concernente autorizzazione di spese da iscriversi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici ed altri provvedimenti relativi ai disastri verificatisi in alcune provincie del Regno.

Conversione in legge dei regi decreti 24 dicembre 1911, 31 dicembre 1911 e 18 gennaio 1912 concernenti modificazioni alle norme per il funzionamento dell'Unione messinese ed altri provvedimenti riguardanti i comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Chiedo che il disegno di legge concernente l'aumento della spesa consolidata del Ministero dei lavori pubblici e i due disegni di legge per conversione di regi decreti siano trasmessi alla Giunta generale del bilancio.

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

Aumento della spesa straordinaria consolidata del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari del 1912-13 al 1920-1921;

Provvedimenti per agevolare l'esecuzione di opere di bonifica di prima categoria;

Provvedimenti per agevolare la costruzione di serbatoi e laghi artificiali;

Conversione in legge del regio decreto 21 dicembre 1911, n. 1471 concernente autorizzazione di spese da iscriversi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici ed altri provvedimenti relativi a disastri verificatisi in alcune provincie del Regno;

Conversione in legge dei regi decreti 24 dicembre 1911, n. 1479, 31 dicembre 1911, n. 1426 e 18 gennaio 1912 concernenti modificazioni alle norme per il funzionamento dell'unione messinese ed altri provvedimenti riguardanti i comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908.

L'onorevole ministro chiede che il disegno di legge concernente l'aumento della spesa consolidata del Ministero dei lavori pubblici e i due disegni di legge per conversione di regi decreti siano trasmessi alla Giunta generale del bilancio.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così è stabilito).

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

DI SAN GIULIANO, *ministro degli affari esteri*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Costruzione della residenza del regio console a Porto Said e pagamento del residuo debito relativo alla costruzione della Cancelleria consolare nella stessa città;

Approvazione della convenzione consolare tra l'Italia e la Bulgaria firmata a Sofia il 25 febbraio (10 marzo) 1910.

Chiedo che il primo di questi disegni di legge venga inviato alla Giunta generale del bilancio, e l'altro alla Giunta dei trattati e delle tariffe doganali.

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

Costruzione della residenza del regio console a Porto Said e pagamento del residuo debito relativo alla costruzione della Cancelleria consolare nella stessa città;

Approvazione della convenzione consolare tra l'Italia e la Bulgaria firmata a Sofia il 25 febbraio (10 marzo) 1910.

L'onorevole ministro chiede che il primo di questi disegni di legge sia trasmesso alla Giunta generale del bilancio, e l'altro alla Giunta dei trattati e delle tariffe doganali.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così è stabilito).

Seguito della discussione sul disegno di legge: Circolazione degli automobili.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge sulla circolazione degli automobili.

La discussione rimase sospesa all'articolo 5.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Paniè, il quale propone di ripristinare l'articolo 4 del disegno di legge ministeriale, sopprimendovi in fine dell'ultimo comma le parole « o di persona a suo servizio ».

PANIE. Rinunzio a parlare, avendo già svolto questo emendamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cotugno.

COTUGNO. Onorevoli colleghi, una voce mi giunge all'orecchio; che è forse indice di uno stato d'animo non rispondente a verità. Prendendo a discutere di questa legge non intendiamo assolutamente spezzare una lancia contro gli automobili e gli automobilisti. Un simile pensiero ci farebbe ingiuria.

Le conquiste della scienza sono a noi care così come a coloro che si oppongono alle nostre teorie; esse sono all'infuori ed al di sopra di tutte le competizioni di dottrina o di scuola.

Noi, per fermo, delle conquiste della scienza viviamo; e combattiamo per esse, per il loro trionfo, perchè l'opera della civiltà non è altro se non raggiungere sempre una maggior somma di beni, attraverso il maggior progresso della scienza.

Noi discutiamo della legge solamente dal punto di vista del diritto: perchè crediamo che, in una civiltà progredita, il diritto debba essere la forma in cui ogni cosa abbia a trovare il suo assetto definitivo.

Fu detto che l'automobile è la regina delle strade. Se così fosse, io non dovrei, come buon cavaliere, che tirmi da parte e lasciare che la regina passasse. (*ilarità*). Ma la verità è un'altra; la verità è quella che l'onorevole Crespi, il quale in questa legge ha portato tutto il suo ardore di battaglia, ha consacrato in una sua poesia, che ha il torto di non avermi mandato (non foss'altro, per solidarietà poetica) e che il Morasso ha celebrato in un suo meraviglioso scritto.

L'automobile non è regina; l'automobile è una macchina potente, dalle membra di acciaio, su cui è assiso un uomo di volontà tenace che la guida e la sospinge e che ha la vertigine della conquista dello spazio. In questo è il supremo diletto; in questo è il supremo pericolo.

Quindi noi ci preoccupiamo delle condizioni fatte a tutti coloro che dovranno, come gli automobilisti, usare della strada, e che hanno ugual diritto alla sicurezza loro, alla sicurezza delle proprie azioni, alla sicurezza del proprio cammino. (*Bravo!*)

Non voglio aprire qui una inopportuna parentesi, per sciogliere un inno a quella che è la funzione della strada; la lascio pensare a voi; dico però che la legge che ci viene presentata, nell'articolo 5, del quale

ci occupiamo, credo faccia all'automobilismo una condizione di favore: in quanto viene a derogare alla legge comune e fondamentale che, a mio giudizio, dovrebbe essere sempre salvaguardata, quando non la si voglia radicalmente mutare a beneficio di tutti gli obbligati dalla legge stessa. In verità non so spiegarmi (ed è un difetto che si ripete nella legislazione moderna) come e perchè si apportino spesso modificazioni in leggende speciali, votate in fretta, a quella che è la norma fondamentale, la legge regolatrice di tutta una categoria di rapporti, creando delle stridenti disuguaglianze tra gruppi di persone e d'interessi che dovrebbero essere ugualmente disciplinati.

Ora l'articolo 5 viene a stabilire una presunzione di responsabilità solidale per il conducente e per il proprietario dell'automobile, i quali con il fatto proprio abbiano cagionato un danno. Una responsabilità, *iuris tantum*, cioè una presunzione di colpa, la quale cede di fronte alla dimostrazione del contrario, alla prova liberatoria d'averne, come si esprime la legge: *usato tutte le cautele prescritte ed opportune nel guidare e maneggiare il veicolo per evitare che il danno si verificasse*. E questa non è tanto un'inversione di prova, quanto un'abilitazione (di cui il committente per il codice civile era sfornito) a dimostrare la propria irresponsabilità.

Ed è in questo punto che si proclama la legge innovatrice ed interprete di riforme desiderate. Io che ho una visione ben diversa della funzione del diritto in siffatta materia, mi permetto di dubitarne grandemente. Noi in tema di responsabilità civile, per il fatto libero, volontario dell'uomo ci andiamo trascinando da tempo attraverso le teorie le più discordanti, le più antitetiche fra loro. Ed io ricorderò che, mentre nella nostra legislazione è messa a fondamento della responsabilità del committente, di fronte al commesso, la colpa, che è non solo *in vigilando*, ma anche *in eligendo*, altre teorie si sono venute formando, teorie che sono state validamente patrocinate anche presso di noi da autorevoli scrittori. Ed io ricorderò ad onore il nostro Cavagnari (da non confondersi con l'onorevole Cavagnari, poichè si tratta di Camillo Cavagnari) il quale ha sostenuto la teorica della responsabilità senza colpa, della responsabilità per garanzia, come la chiama il Chironi, la quale teorica ha avuto poi la sua più larga applicazione nella legge degli infortuni sul lavoro,

ed anche, se non sbaglio, su quella riguardante i disastri ferroviari.

Ora, come gli onorevoli colleghi vedono, vi è una tendenza ad arrivare a questa conclusione, che cioè il fatto dell'uomo generatore del danno sia sempre un fatto risarcibile di fronte a colui che, incolpevole, è stato oggetto dell'infortunio. Ciò che dimostra, contrariamente a quanto si verifica in tema di colpa penale, una sempre più decisa tendenza ad estendere sempre più il campo della responsabilità in civile. A me, modestissimo cultore delle discipline giuridiche, sembra che con la norma sancita nell'articolo 5 si vada a rovescio di questa sana ed encomiabile tendenza.

La disposizione di legge per cui la responsabilità solidale del conducente e del proprietario dovrebbe cedere dinanzi alla prova di non aver potuto impedire il fatto, noi l'abbiamo sancita all'ultimo capoverso dell'articolo 1153, dove è detto che la 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 nell'applicazione pratica di questi principii noi abbiamo visto formarsi una casistica attraverso la quale la responsabilità si è, come nebbia al sole, dileguata.

Così, per darne un esempio, a riguardo della responsabilità dei genitori, si è venuta formando una giurisprudenza per cui basta provare, cosa della più elementare semplicità, che il padre di famiglia ha fatto del suo meglio per dare una buona educazione al figliuolo, perchè egli si veda senz'altro prosciolto da ogni obbligazione di garanzia. Figurarsi, poi, nel caso in esame. Ci sarà sempre modo di magnificare i meriti del conducente, la di lui abilità, e provare, con testimoni e periti competenti, che non si poteva fare di più di quel che si fece per evitare il sinistro.

Ora, dunque, questa che sembra una disposizione aggravatrice della responsabilità viene ad essere una maglia troppo larga, per la quale conducenti e proprietari troverebbero modo di cavarsela a buon mercato. L'onorevole Canepa ha presentato a questo riguardo un emendamento, al quale, se mai si vorrà mantenere il principio in questa legge codificata, io, in transazione, accedo. La maglia, se non altro, sarà meno larga. Ma io sono pel rigetto ed il ritorno alla legge comune, alla nostra gloriosa legislazione civile.

E dico nostra legislazione, onorevole Cre-

spi, perchè non venga innanzi un'altra volta con gli studi fatti sulla legislazione germanica ed austriaca, le quali hanno molto generosamente trattato l'industrialismo a danno della vita umana.

Dunque dicevo: io accederei all'emendamento dell'onorevole Canepa, il quale toglie tutta la casistica ed il pericoloso groviglio di parole, cioè del non avere potuto impedire il fatto ecc. e restringe nel suo emendamento la dizione a questa sola frase: « Il proprietario e il conduttore d'un veicolo a trazione meccanica sono obbligati solidalmente al risarcimento dei danni cagionati dal veicolo stesso, quando non provino di essere *esenti da colpa* ».

A me sembra che questa formula, nella peggiore delle ipotesi, risolverebbe meglio la serie dei dubbi che io sono venuto prospettando, circa il pericolo che in pratica i responsabili riescano facilmente a deludere la giustizia. E a questo proposito voglio far notare alla Camera come noi veniamo ad innovare la legislazione fondamentale in un punto ed in un'ora in cui tutti gli Stati, per la serie sempre crescente degli investimenti e dei disastri, tendono, non già con leggi ma con regolamenti severissimi, a regolare e disciplinare la circolazione delle automobili e la sicurezza dei passanti, in cui la giurisprudenza tende a rendere sempre più efficace la responsabilità degli autori del danno, negando quella prova che l'articolo 5 con tanta generosità oggi concede. Le nostre Corti, di fatto, hanno continuamente sazionato che la responsabilità del committente per il fatto del suo commesso (e nella specie nel fatto del proprietario dell'automobile per il fatto del suo *chauffeur*) è assoluta ed indeclinabile, sempre esclusa però la sola ipotesi del caso fortuito e della forza maggiore; che il committente non può mai allegare di aver fatto tutto il possibile perchè il fatto del quale è chiamato responsabile non avvenisse... E lascio altre sentenze per non farmi facile dottore...

CRESPI SILVIO, *relatore*. Citeremo poi tutte le sentenze contrarie.

COTUGNO. Sì, ma io poi dirò qualche cosa di più. Ella è molto colto ma... *tractant fabrilia fabri*. (Si ride).

C'è qualche cosa di più e ci sono anche in proposito parecchie sentenze di cassazione.

In Francia, per esempio, si è tentato di far entrare la responsabilità del conducente e del proprietario in quello che avviene per la cosa che si ha in custodia, argomentando

dall'articolo 1153 per cui ciascuno è parimenti obbligato non solo per il danno che causa per il fatto proprio ma anche per il danno che vien fatto dalle persone delle quali deve rispondere e dalla cosa che ha in custodia.

L'onorevole relatore comprende quanto sarebbe disastrosa l'applicazione di questo principio.

Insomma esiste una tendenza (ed è chiara e precisa nelle sentenze, nei regolamenti e nella legislazione degli Stati esteri) a disciplinare severamente questa materia, all'infuori, ripeterò, della legislazione tedesca sorta in un ambiente dove l'industrialismo si avvale per i suoi affari anche del diritto, perchè più la legge è favorevole ai conducenti ed ai proprietari di automobili, più si facilita lo smercio delle macchine, per la diminuita somma dei rischi e dei risarcimenti ai quali, in confronto di altri mezzi di locomozione, verrebbero i proprietari ad essere assoggettati.

Ed è in Germania, dove è nata questa giurisprudenza dalle maniche larghe, cosa che da noi sarebbe orribile e mostruosa, che è stato giudicato che il proprietario di una automobile, che ne ha affidato la direzione ad un uomo sperimentato, non ha l'obbligo di invigilare lo *chauffeur* neppure quando si serva del suo automobile, perchè ai sensi del codice civile dell'Impero germanico l'obbligo della vigilanza e la conseguente responsabilità del proprietario sorge solo allorché venga non già presunto ma dimostrato che egli si era avveduto che lo *chauffeur* non usava tutte le dovute cautele e che egli non ha usato tutta la diligenza per richiamarlo alle dovute cautele.

E detto ciò osserviamo brevemente come il resto dell'articolo, meno ciò che riguarda il caso di azioni reciproche per danni derivanti dal medesimo avvenimento (un comma questo che dovrà anch'esso venire modificato), sia un pleonasmo e debba essere tolto di peso, perchè per una parte contraddice più stridentemente con i principî fondamentali della nostra legislazione e per l'altra è una casistica vuota, oziosa e pericolosa.

Difatti perchè sanzionare l'esonero o la diminuzione dell'obbligo al risarcimento del danno qualora sia provato che i danni sono dovuti in tutto, od in parte, al fatto del danneggiato, o di un terzo? Ma tutto questo la nostra giurisprudenza lo ha costantemente affermato e lo afferma, non per un prodotto di sua autorità, o per una neces-

sità di regolare rapporti nuovi e nuove condizioni di fatto, ma perchè questo concetto è insito in quello fondamentale della responsabilità, per cui ognuno risponde del fatto proprio, ed ognuno risponde quando vi è nesso tra causa ed effetto, tra causa, che è il fatto voluto e generatore del danno, e l'effetto, che è il danno dato. Ora è naturale, che, se l'evento dannoso è effetto della imprudenza, della colpa di un terzo o del danneggiato, questa colpa viene a distruggere od a limitare la responsabilità del danneggiante e del suo coobbligato.

Orbene questa, che è applicazione di un principio generale, è male, a mio modo di vedere, che sia sancita con un comma speciale in quest'articolo. Il sancire questa condizione in un comma di legge è mettere impedimento all'azione del magistrato, perchè da queste parole della legge fioriranno chi sa quali interpretazioni che verranno a distruggere tutto il buono che si è fino ad oggi conquistato.

Da ultimo, deve essere, a mio modo di vedere, soppresso l'ultimo comma, che io credo un pleonasma e che suona: « 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 ». Anche qui c'è della ridondanza, e della contraddizione.

È naturale che nessuno si è sognato mai di pensare che vi possa essere responsabilità del proprietario della vettura, quando un ladro entri nel garage, prenda l'automobile e vada con essa ad investire persone, a consumare furti, o a commettere assassini.

Ma c'è bisogno di sanzionare una disposizione di legge per questo?

A me sembra ozioso, ridevole. Nessuno ha mai di ciò dubitato. Voi create una disposizione di legge quando non è necessaria. La legge deve riparare ad uno stato di cose imperioso, ad un male che deve essere curato, ad un bisogno altamente sentito. Qui la legge fondamentale è più che sufficiente, e voi introducete inopportuna disposizione, che finiranno per arrestare, per confondere l'azione della giustizia.

Ma vi è un ultimo inciso, che può dar luogo ad equivoci e che può distruggere il principio sancito dal codice civile, ed è quello: « o di persona a suo servizio ».

Per la responsabilità delle persone di servizio noi abbiamo l'articolo 1153 che fissa a responsabilità dei padroni o dei commit-

tenti per danni causati dai domestici nello esercizio delle loro incombenze. I domestici impegnano il padrone in quanto nell'esercizio delle loro incombenze abusino del loro mandato.

Ora con le parole « 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 al suo servizio », si viene a ferire profondamente il concetto della legge fondamentale, che, ripeto, è abbastanza chiaro, e si potrebbe mettere il proprietario nella condizione favorevole di liberarsi dall'obbligo del risarcimento, anche nei casi in cui una sola persona di servizio, a cui era affidata la custodia e la cura della vettura automobile, avesse, tradendo la fiducia in lei riposta, abusato della macchina e recato un danno.

Questa disposizione, quindi, è assolutamente inutile, dovendo bastare l'articolo 1153 per la difesa del proprietario incolpevole.

Io non ho altro da dire, e concludo protestando tutta la mia stima verso il ministro che ha presentato la legge, e dichiarando che la mia opposizione al disegno di legge mette capo e si sustanzia nel desiderio vivissimo di contribuire alla formazione d'una legge che sia espressione delle sane teoriche del diritto in tema di responsabilità civile, non solo, ma che tenga il dovuto conto dell'elemento psicologico che tale istituto anima e pervade nella manifestazione dell'anima contemporanea, che paga volentieri la sua parte di tributo al solidarismo umano. (*Approvazioni*).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ottorino Nava il quale ha presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire al primo comma: « Il proprietario di un veicolo a trazione meccanica, o colui che di esso disponga in luogo del proprietario, ed il conducente sono obbligati solidalmente a risarcire i danni prodotti dalla circolazione del veicolo, ove non provino che il danno si è verificato senza loro colpa ».

« Non potranno in alcun caso addurre a discolta la difettosa costruzione o manutenzione del veicolo ».

Sopprimere il secondo comma.

Nel terzo comma dopo le parole: « danni derivanti da un medesimo avvenimento », aggiungere: « in seguito a scontro od investimento di veicoli a trazione meccanica ».

NAVA OTTORINO. Onorevoli colleghi, sarò sintetico, perchè alcune delle cose che sto per dire sono già state rilevate dai colleghi, ed anche perchè l'onorevole ministro, d'accordo con la Commissione, ha già accettato, sia pure temperandoli, due degli emendamenti ai quali accennai sabato scorso: introducendo una formula, relativa al concetto della colpa, più precisa, cioè, ritornando alla formula ministeriale, e temperando l'eccezione fatta all'inversione della prova nel terzo comma, col limitarla al caso di reciproco investimento di due veicoli.

Io veramente avevo proposto che l'eccezione dovesse limitarsi al solo caso di reciproco investimento di veicoli a trazione meccanica; invece con l'emendamento dell'onorevole ministro si pongono nella stessa condizione l'automobile e la bicicletta. Così, se per esempio avviene un investimento fra un automobile ed una bicicletta, sarà facile al conduttore dell'automobile mostrare che dallo scontro egli ha ricevuto un qualche danno; e conseguentemente ottenere di essere esonerato completamente dall'onere dell'inversione della prova. Del resto, non sarà un gran male, perchè questo dell'inversione della prova, che si presenta qui come un onere, appare dalla relazione della Commissione, e dallo stesso parere del Consiglio di Stato, come nulla più che una larva, perchè è certo che il danneggiato deve provare il fatto, ed il rapporto fra causa ed effetto, cosicchè al danneggiante non resta che da provare quelli che sono gli elementi volitivi per porre in essere le cure da lui avute per evitare il fatto.

Parmi pertanto che il ministro e la Commissione, consentendo a quanto è stato espresso dall'onorevole Cotugno, possano sfrondare questo articolo 5; e così accettare l'eliminazione della prima frase di questo articolo: « salvo il caso di forza maggiore », la quale non può che creare equivoci.

Se difatti c'è forza maggiore, non vi può essere mancanza di diligenza, non vi può essere colpa: quindi non può nascere dubbio alcuno, e nessun inconveniente può sorgere dal fatto di eliminare un'espressione che è completamente inutile... E nelle leggi le espressioni inutili sono sempre dannose. È un pleonismo, come è stato ben indicato dall'onorevole Cotugno; e di questo pleonismo si può purgare la legge.

Così, parmi inutile il secondo comma, di cui domando la soppressione. In esso è detto che l'obbligo del risarcimento cessa o viene ridotto quando sia provato che il danno può essere in tutto o in parte prodotto dal fatto del terzo o del danneggiato. Basta la lettura di questo comma per capire che, se il danno è attribuibile in tutto al danneggiato o ad un terzo, è completamente inutile parlare di obbligo di risarcimento per parte dell'automobilista a torto accusato di avere dato luogo al danno.

Non credo che nell'articolo si sia voluto riferirsi alla compensazione di colpe, come si dice inesattamente, o di danni, perchè di compensazione si può parlare solo quando vi sono due fatti che hanno cagionato danni diversi dai quali hanno origine azioni reciproche di debito e credito che si estinguono per *confusione*. Qui invece si tratta di un concetto di riduzione. Ora se il fatto è totalmente attribuibile al danneggiato o ad un terzo, basta la legge generale, basta l'articolo 1151, perchè ciascuno debba rispondere del fatto proprio; e se si tratta del concorso di tutte e due le parti nell'evento dannoso, la giurisprudenza ammette già la riduzione dell'indennità, senza che vi sia bisogno di dettare norme nuove solo in materia automobilistica.

Quindi, in un caso o nell'altro, il capoverso secondo può essere eliminato dando maggior chiarezza alla legge, e senza correre il pericolo di lasciare insoluti casi speciali o di non portare elementi nuovi che siano necessari a chiarire posizioni di diritto che non lasciano alcun dubbio.

A queste osservazioni io mi restringo, per dimostrare tutta la convenienza di sostituire a quelle del progetto, espressioni sceve da formule pleonastiche, e più corrispondenti ai principi di diritto, riducendo l'articolo a quanto è strettamente necessario, come ho cercato di fare coll'emendamento proposto: e come lo ha ancora viepiù semplificato l'onorevole Canepa. Mi auguro che l'onorevole ministro non respinga queste modificazioni che non alterano la sostanza delle sue intenzioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tommaso Mosca il quale ha presentato i seguenti emendamenti:

Aggiungere in fine del primo comma:

« Se siasi dato a nolo, o comunque in uso, un veicolo a trazione meccanica sfornito di conducente, la responsabilità del proprietario per i danni prodotti dalla circolazione del detto veicolo è limitata al valore di esso,

e potrà il proprietario esimersene abbandonandolo ».

Aggiungere in fine del terzo comma :

« Se non risulti a quale delle due parti sia addebitabile la colpa del reciproco investimento, e se la colpa risulti comune ad entrambe, non si fa luogo ad indennizzo nei loro rapporti; però anche nel primo caso i proprietari ed i conducenti dei due veicoli sono solidariamente responsabili verso i terzi dei danni loro arrecati ».

Sopprimere l'ultimo comma.

MOSCA TOMMASO. L'articolo 5 del disegno di legge introduce varie deroghe alle norme del diritto comune in tema di responsabilità civile. Esaminiamole brevemente e vediamo se e fino a qual punto siano accettabili.

Una prima deroga riguarda l'inversione dell'onere della prova nel caso di danni arrecati dalla circolazione degli automobili alle persone e alle cose.

Mentre secondo le norme del diritto comune in materia extracontrattuale, quando cioè non preesista tra danneggiante e danneggiato alcun rapporto di obbligazione, del quale il danneggiato lamenti l'adempimento o l'inesatto adempimento, l'onere della prova spetta al danneggiato, poichè la colpa costituisce l'unico fondamento della sua azione, invece l'articolo 5 del disegno di legge stabilisce una presunzione di colpa a carico del conducente l'automobile, salvo a lui ed al proprietario il diritto alla prova contraria.

Questa deroga ai principi del diritto comune mi sembra giustificata, perchè novanta volte su cento gli investimenti di automobili avvengono per colpa del conducente, ed è noto che la presunzione legale si fonda sul criterio dell'*id quod plerumque accidit*. Però le norme del diritto comune debbono riprendere il loro imperio nel caso d'investimento reciproco, poichè quando l'uno o l'altro dei due conducenti si addebitano reciprocamente la responsabilità dell'investimento, non è giusto presumere la colpa di uno piuttosto che quella dell'altro.

Senonchè, cessando in tal caso la presunzione di colpa, potrebbe verificarsi un grave inconveniente in pregiudizio dei terzi, cioè dei disgraziati pedoni, che fossero rimasti schiacciati o lesi dal reciproco investimento: l'inconveniente di privare costoro di qualsiasi indennizzo, ove non riuscissero a provare (e spesso la prova non è facile) a

quale dei due conducenti la colpa dello scontro fosse addebitabile.

Ad evitare tale inconveniente reputo opportuna una disposizione analoga a quella stabilita dall'articolo 662 del Codice di commercio in tema di urto di navi; la disposizione, cioè, che se non risulti a quale delle due parti sia imputabile la colpa o se la colpa risulti comune ad entrambe, non si fa luogo ad indennizzo nei loro reciproci rapporti, ma i proprietari ed i conducenti dei due veicoli sono tutti solidariamente responsabili verso i terzi dei danni loro arrecati.

Ho dato così ragione del mio primo emendamento da aggiungere alla fine del terzo comma.

La seconda deroga alle norme del diritto comune, contenuta nell'articolo 5 del disegno di legge, riguarda il caso di un automobile che sia stato dato a nolo, o comunque in uso, dal proprietario ad altra persona.

In questo caso due ipotesi sono possibili: o l'automobile si dà a nolo col conducente scelto dallo stesso proprietario, ovvero si dà a nolo o in uso senza il conducente.

Il disegno ministeriale non distingueva fra le due ipotesi, e tanto nell'una quanto nell'altra esonerava da responsabilità il proprietario, dichiarando, invece di lui, tenuto solidalmente col conducente chi aveva preso a nolo o in uso l'automobile e ne aveva quindi la disponibilità; ma la Commissione ha opportunamente osservato che ciò non è giusto perchè il conducente, non essendo stato scelto da colui che prende a nolo o in uso l'automobile, rimane sempre un commesso del proprietario, e per conseguenza il proprietario è tenuto a rispondere della sua colpa a norma dell'articolo 1153 del Codice civile. Altrimenti si farebbe il danno delle stesse società che noleggiavano gli automobili, come osservava nella relazione l'onorevole Crespi, poichè quelle società difficilmente troverebbero ad affittare le loro vetture. Ognuno, infatti, penserebbe due volte prima di prendere in affitto l'automobile, per non trovarsi esposto, per colpa del conducente, che non conosce e di cui non sa l'attitudine a guidare la macchina, al rischio di esser tenuto a pagare migliaia e migliaia di lire, in caso di disastro.

Senonchè mi pare che la Commissione sia andata troppo in là, dichiarando sempre tenuto il proprietario, anche in quei casi in cui, secondo il diritto comune, non dovrebbe rispondere.

Infatti, secondo il diritto comune, il pro-

prietario non sarebbe responsabile dei danni, quando avesse dato a nolo, o avesse dato in uso a un amico l'automobile senza il conducente: è risaputo, infatti, che l'affittuario e il comodatario, al pari dell'appaltatore, non sono reputati commessi del proprietario, appunto perchè il proprietario non ha alcun diritto di vigilanza e di direzione su di essi.

Ora l'estendere anche in questo caso la responsabilità del proprietario mi sembra di un rigore eccessivo. Però nemmeno mi sembra equo di esonerare completamente in tale ipotesi il proprietario dalla responsabilità, perchè egli è per lo meno imputabile di leggerezza, per avere affidato il suo automobile a persona della cui attitudine a guidare non si era prima sufficientemente assicurato.

E quindi credo che convenga sul riguardo ricorrere al principio della responsabilità limitata al valore del veicolo; principio già adottato dal diritto romano in tema di danni arrecati dagli animali o dai servi, per i quali era ammesso l'esonero dalla responsabilità mediante l'abbandono (*noxae deditio*), e che è stato riprodotto nel diritto moderno in tema di danni arrecati, durante la navigazione, da colpe del capitano o delle persone dell'equipaggio; danni dei quali il proprietario della nave risponde soltanto nei limiti del valore della medesima, con facoltà di liberarsi da ogni responsabilità, mediante l'abbandono della nave (articolo 491 codice di commercio).

Per queste ragioni io ho presentato il mio secondo emendamento, che consiste appunto nell'aggiungere in fine del primo comma: « Se siasi dato a nolo, o comunque in uso, un veicolo a trazione meccanica sfornito di conducente, la responsabilità del proprietario per i danni prodotti dalla circolazione del detto veicolo è limitata al valore di esso, e potrà il proprietario esimersene abbandonandolo ».

Una terza deroga gravissima alle norme del diritto comune, a tutto vantaggio del proprietario, sta nell'ultimo comma dell'articolo 5, che riguarda il caso di danni arrecati dal conducente all'insaputa o senza negligenza del proprietario.

CAVAGNARI. Chiedo di parlare.

MOSCA TOMMASO. Come tutti sanno, per l'articolo 1153 del codice civile, i padroni ed i committenti sono responsabili dei danni cagionati dai loro domestici e commessi nell'esercizio delle incombenze alle quali li hanno destinati.

Non occorre adunque, per tale responsabilità, dimostrare che il commesso abbia agito all'insaputa del padrone, o contro l'ordine del padrone, o per negligenza del padrone: basta che egli abbia agito nell'ambito delle incombenze a cui il padrone lo aveva destinato, perchè questi risponda; basta che abbia agito *eius rei gratia quae praepositus fuerat*.

Così, ad esempio, il proprietario di una farmacia risponde del fatto del suo commesso che, contro suo ordine, abbia spedito una ricetta prescrivente una medicina velenosa, e, sbagliando la dose, abbia cagionato la morte di qualcuno. Così risponde il proprietario di un opificio della colpa del suo dipendente il quale, contrariamente agli ordini del proprietario, abbia adoperato un combustibile invece di un altro, facendo esplodere la caldaia, oppure abbia fatto lavorare la macchina oltre il tempo dal proprietario stabilito, cagionando la rottura della macchina stessa e quindi un disastro.

Qui non si applica il criterio del mandato e dell'eccesso del mandato, ma si applica un criterio diverso. Non si guarda cioè alle facoltà subbiettivamente conferite al commesso o domestico, ma si guarda a quelle che obbiettivamente le incombenze o l'ufficio importavano.

Ora, con l'ultimo comma dell'articolo 5, o meglio con l'ultimo inciso « persone di suo servizio », tra le quali senza dubbio è compreso il conducente, il proprietario di un automobile verrebbe esonerato da qualunque responsabilità, se provasse che il conducente agì a sua insaputa e senza sua negligenza. Con ciò si metterebbero in condizione di favore tutti quanti i proprietari di automobili; ed io, in verità, non vedo ragione alcuna perchè si debba usare ad essi questo trattamento di favore, perchè si debba ammettere a favore dei proprietari di automobili quella prova contraria, liberatoria, che, a difesa dell'interesse del terzo, il nostro Codice ha voluto negare ai padroni e committenti, sulla considerazione che anche quando manca nel fatto attuale la loro colpa, essi sono sempre responsabili di una colpa antica, originaria, della *culpa in eligendo: mala electio est culpa*.

Quindi ritorniamo alle norme del diritto comune che hanno una sanzione di secoli, e sopprimiamo l'ultima parte dell'articolo quinto. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

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

DE NAVA. Dopo aver ascoltato in queste due tornate l'interessante discussione

svoltasi sull'articolo quinto, io credo che non sia audace una domanda che mi permetto di rivolgere all'onorevole ministro ed alla Commissione.

Credono essi veramente indispensabile, credono essi veramente utile di inserire nella legge le disposizioni contenute nell'articolo 5? In fondo, di che cosa si tratta? Di un ritocco alle disposizioni generali del Codice civile, di una edizione, non so se più riveduta e corretta, degli articoli 1151 e seguenti del Codice civile.

Intanto di questa nuova edizione se ne fa da tutti un massacro quando, con un sentimento quasi universale, si vogliono togliere il secondo, il terzo ed il quarto comma, lasciando soltanto il primo che non è altro se non la riproduzione, non so se peggiorata, del Codice civile.

Io sono stato sempre contrario ai ritocchi delle norme generali del Codice civile, fatti in occasione di leggi speciali. Vi può essere bisogno di fare riforme progressive in relazione a bisogni nuovi, come è avvenuto a proposito degli infortuni sul lavoro; ma quando si tratta di apportare solo esplicazioni e modificazioni che non fanno che arrecare nuovi dubbi, non so se il danno non sia maggiore dell'utile.

Ma vi è qualche cosa di più: in fondo, in questo primo comma, il solo che dovrebbe restare, che cosa c'è di nuovo rispetto al Codice civile? Vi è, si dice, la inversione della prova. Ora io mi permetto di dichiarare che convengo con l'opinione giuridica manifestata già dall'onorevole Sacchi, che questa che si chiama inversione della prova, è già contenuta nelle vigenti disposizioni del Codice civile. Non ho bisogno di appellarmi, poichè parlo ad una assemblea elettiva, a considerazioni giuridiche; mi appello al senso comune, ed a quanto si verifica giornalmente.

Se assistete ad un investimento, che cosa verificate? Che colui il quale ha investito cerca di giustificarsi, perchè capisce che, se non prova di aver fatto tutto il possibile per impedire l'investimento, è responsabile. E ciò avviene per ragioni di senso comune, per ragioni di equità, e anche per ragioni di senso giuridico, perchè il Codice civile ha usato una dizione generica che si presta alla più larga interpretazione.

Leggiamole queste disposizioni del Codice civile, che sono importantissime e sono contenute in poche parole: « Art. 1151. Qualunque fatto dell'uomo che arreca danno ad altri obbliga quello, per colpa del quale è

avvenuto, a risarcire il danno. — Art. 1152. Ognuno è responsabile del danno che ha cagionato, non solamente per un fatto proprio, ma anche per propria negligenza o imprudenza ».

Queste disposizioni che hanno avuto una applicazione secolare, sono state accusate di imprecisione, di genericità, di contraddizione anche. Si sono scritti in proposito interi volumi.

Orbene, io oso dire che forse questi difetti costituiscono appunto il loro più grande pregio, perchè sono appunto questi difetti che hanno permesso di applicarle progressivamente anche a tutte le grandi scoperte meccaniche e quindi anche agli automobili agli aeroplani, e permetteranno successivamente di applicarle a qualunque fatto dell'uomo.

E voi potrete studiare quanto vorrete, potrete nominare quante altre Commissioni vi piacerà, ma non troverete mai alcuna formula così larga e comprensiva, e che si presti come il Codice civile al progressivo svolgimento d'una sana giurisprudenza.

Credo quindi che sia un vero peccato toccare una disposizione così generale, così giusta, per impigliarci nella casistica, nell'applicazione a singoli casi, della teoria della colpa. E notate quale altro gravissimo inconveniente ne verrebbe, modificando in questa maniera il codice civile. Oggi si dice che per gli investimenti degli automobili si ammette l'inversione della prova. Sapete domani come si sofisticerà nei tribunali? Si dirà: poichè si è ritenuto necessario di chiarire in una legge speciale che per gli automobili la prova è invertita, vuol dire che il codice civile non ammette l'inversione della prova per gli altri casi d'infortuni ordinari; mentre invece, come giustamente ha osservato l'onorevole Sacchi, essa è già consacrata dalla più recente dottrina. L'inconveniente quindi è gravissimo; e non so quale utile in compenso si ricaverebbe.

Io, quindi, scostandomi alquanto dall'opinione di parecchi colleghi, i quali domandano di sopprimere il secondo, il terzo e il quarto comma dell'articolo 5, prego l'onorevole ministro e la Commissione di sopprimere tutto, perchè nessun danno ne verrà lasciando l'imperio del diritto comune, integrato ed applicato mediante la dottrina e la giurisprudenza, a tutti i casi che potranno col tempo verificarsi.

La mia non è una proposta di emendamento; è una viva preghiera all'onorevole ministro perchè esamini se non sia meglio

di troncare il dibattito mediante la soppressione completa dell'articolo 5. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fiamberti, il quale insieme con l'onorevole Bignami ha presentato i seguenti emendamenti:

Nel primo comma sopprimere il primo inciso: « Salvo il caso di forza maggiore ».

Alle parole: « quando non provino che ecc. », sostituire le parole: « se non venga provato che il fatto avvenne per caso fortuito o di forza maggiore o senza loro colpa ».

Sopprimere il terzo e il quarto comma.

Non essendo presente l'onorevole Fiamberti, questi emendamenti s'intendono ritirati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pansini. (*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Canepa, il quale propone il seguente emendamento sostitutivo:

« Il proprietario ed il conduttore di un veicolo a trazione meccanica sono obbligati solidalmente al risarcimento dei danni cagionati dal veicolo stesso, quando non provino essere esenti da colpa.

« Da tale obbligo non esonerano i difetti di costruzione o manutenzione del veicolo ».

L'onorevole Canepa poi, insieme cogli onorevoli Dello Sbarba, D'Oria, Fraccacreta, Trapanese, Cabriini, Pietro Chiesa, Ivanoe Bonomi, Merlani, Rondani e Giacomo Ferri, propone anche il seguente articolo 5-bis:

« Il veicolo è vincolato, anche presso il terzo possessore, al soddisfacimento delle obbligazioni determinate dalla presente legge.

« Su di esso ha privilegio speciale il credito per il risarcimento del danno, che vien preferito a qualsiasi altro credito che non sia quello dello Stato stabilito dagli articoli 1956, n. 1 e 1958, n. 1 del codice civile.

« In ciascuna Prefettura sarà tenuto un registro numerato degli automobili della rispettiva provincia nel quale ogni danneggiato potrà far iscrivere la propria domanda di risarcimento.

« Se il veicolo cagione di danno appartenga a cittadini esteri, sarà sottoposto a sequestro, da cui non verrà sciolto se non dopo prestata congrua cauzione da determinarsi dal pretore ».

Chiedo all'onorevole Canepa, se intenda mantenere questo articolo 5-bis anche quando venga approvato il suo emendamento sostitutivo all'articolo 5.

CANEPA. Onorevole Presidente, l'articolo 5-bis sarebbe un articolo nuovo: forse

avrei dovuto intitolarlo articolo 6. Ad ogni modo, per ora vorrei svolgere soltanto l'articolo sostitutivo all'articolo 5.

PRESIDENTE. Sta bene. Ella potrà poi svolgere l'articolo 5-bis. Ha facoltà di parlare.

CANEPA. Sabato l'onorevole relatore disse che questa legge è stata molto studiata e che la materia ha formato oggetto di ponderate risoluzioni per parte di una Commissione nominata dal ministro e per parte di non so quanti congressi. Io non contesto certo le sue affermazioni; però mi consenta di dirgli che l'articolo 5, almeno nella sua forma, reca tracce manifeste della fretta con la quale è stato compilato; ora nelle leggi la forma è sostanziale. Noi dobbiamo darcene grande carico, perchè sono appunto questi errori di forma che rendono possibili i sofismi od i cavilli, nelle cui pieghe si annida l'ingiustizia.

Intanto mi permettano di osservare che non è felice la dicitura dell'articolo, nemmeno filologicamente. L'altro giorno, quando l'onorevole Crespi pronunciò la parola *chauffeur*, si udirono alcuni colleghi gridare: parlate italiano! Sta bene, parliamo italiano! Sebbene usare una parola straniera, quando questa ormai è acquisita all'uso e quando con essa si esprime un concetto, a significare il quale in italiano occorre una perifrasi, non sia poi un peccato mortale, a mio modo di vedere!

Ad ogni modo molto peggio che usare una parola francese è usare un francesismo, uno di quei francesismi che imbastardiscono la lingua. Ora in questo articolo come in altri, a significare lo *chauffeur* si usa la parola *conducente*. In italiano non si dice *conducente* come non si dice *viaggiante*: si dice *conduttore*, come si dice *viaggiatore*. Quindi, qualunque sia la sorte destinata all'emendamento, vorrei pregare che in tutta la legge alla parola *conducente* si sostituisse la parola *conduttore*.

E vengo ad altre osservazioni più importanti, di indole giuridica. L'onorevole De Nava or ora, sostenendo la tesi già accennata dall'onorevole Sacchi, sosteneva che in applicazione dell'articolo 1151 del codice civile l'onere della prova è già a carico di colui il quale ha dato causa all'investimento.

Questo non credo che sia vero. Perchè, quali sono gli elementi dell'articolo 1151? Sono quattro: il fatto, il danno, il nesso di causalità e la colpa. Ora tutti e quattro questi elementi debbono essere provati dall'attore.

Secondo il disegno di legge attuale, i tre primi dovrebbe continuare ancora l'attore a provarli, il quarto invece sarebbe presunto, salvo la prova contraria.

Però in quello che ha detto l'onorevole De Nava ed anche in ciò che ha affermato l'onorevole Sacchi, a mio modo di vedere, c'è qualche cosa di vero. Ed è questo: l'invertimento dell'onere della prova in pratica ha una portata ben scarsa. Perché la struttura procedurale di questi giudizi (o si inestino sul processo penale o si svolgano nella propria sede civile) si svolge sempre in questo modo: tanto l'attore quanto il convenuto fanno le loro deduzioni, inducono i rispettivi testimoni e periti e nel duello delle prove, perchè ognuno colorisce il fatto secondo la propria tesi, il giudice, spesso anche con l'aiuto d'un perito eletto d'ufficio, cerca di trovare il filo della verità. Ora questo avveniva fino ad oggi ed avverrà ancora da oggi in poi. L'inversione dell'onere della prova (che si limita all'elemento *colpa*, mentre il fatto, il danno, il nesso di causalità dovranno sempre necessariamente essere provati dall'attore) non porterà a favore di colui che è stato vittima dell'investimento un vantaggio sensibile, se non che potrà più facilmente essere ammesso al gratuito patrocinio. Praticamente non sarà che questo; è qualche cosa, ma non è poi una gran cosa.

Ora le osservazioni fatte dall'onorevole Cotugno (che ringrazio di aver approvato il mio emendamento) e dall'onorevole Ottorino Nava mi dispensano dal dilungarmi sopra ciò che volevo rilevare a riguardo della dicitura di questo articolo.

Ci sono degli istituti i quali hanno avuto la loro forma, la loro configurazione giuridica da secoli.

Ora noi legislatori possiamo, per questo istituto, scegliere quello che crediamo più conveniente al caso del quale ci occupiamo. Per esempio, stando appunto al caso nostro degli automobili, noi possiamo fondare l'obbligo del risarcimento sull'elemento della colpa, ovvero prescindere, come nella legge sugli infortuni del lavoro, e stabilire che qualunque danno debba essere risarcito; ed allora questa teoria va connessa all'altra delle assicurazioni.

Ma quando abbiamo scelto una teoria, non siamo più padroni, giuridicamente parlando, di alterarne la struttura contorcendola.

L'istituto è quello che è, si e come lo conformò la scienza giuridica nella secolare

elaborazione. Noi ci fondiamo sull'elemento colpa: ebbene, lo sviluppo del concetto è scritto nella legge generale.

L'altro giorno l'onorevole ministro, l'onorevole relatore e l'onorevole Paniè discorrevano sulla definizione della colpa. La colpa la definisce la legge aquilia, non la dobbiamo definire noi.

C'è una letteratura immensa intorno al concetto della colpa; letteratura che va dagli antichi romanisti fino al Chironi, fino al nostro collega Tommaso Mosca. La colpa è disattenzione, negligenza, imperizia, inosservanza delle leggi e dei regolamenti; è tutto quello che sta scritto nella giurisprudenza, nella dottrina, negli articoli 1151 e seguenti del Codice civile.

È questa la ragione per la quale alla espressione adottata dal disegno di legge ho sostituito la parola classica *colpa*, la quale nel suo classico concetto è applicabile a tutte le invenzioni tecniche, non solo a quelle che finora sono state escogitate, compresi gli aeroplani, ma anche a qualsiasi altra macchina dell'avvenire.

Alla luce di questo rilievo, si vede quanto sia pleonastico ed inopportuno, dopo aver affermato che il conduttore ed il proprietario dell'automobile rispondono solidariamente della loro colpa, aggiungere che però non rispondono della forza maggiore nè della colpa dei terzi. nè (ciò è più ameno) della colpa del lesa.

Ma ricordiamo, almeno, i latinetti: « *Casum sentit is quem tangit. Qui ex sua culpa damnum sentit, nec damnum sentire videtur*, fino al proverbio volgare: *Chi è causa del suo mal pianga se stesso*. Ora tutte queste cose perchè le mettete nella legge?

Questi pleonasmi sono pericolosi. Quando si deroga dai buoni precetti della tecnica legislativa, allora si scivola nelle insidie; insidie non volute certamente nè dall'onorevole relatore, nè dall'onorevole ministro, ma insidie nelle quali si cade per effetto della mala via su cui ci si è messi.

E nasce così quest'ultimo comma dell'articolo che stiamo esaminando; il quale avrebbe questa conseguenza: che un automobilista non risponderà della colpa del suo conducente il quale, senz'ordine del padrone, tratto fuori dal *garage* l'automobile, vada per la via e produca un danno; mentre un povero contadino, il quale abbia un carretto tirato da un asinello, sarebbe responsabile del danno prodotto dal garzone suo che abbia in analoghe condizioni tratto

fuori il carretto con l'asinello ed abbia prodotto danni.

Quel contadino non potrà provare di essere esente da colpa perchè il rapporto in-stitutorio lo lega al suo garzone: questo rapporto invece non legherà l'automobilista al suo conduttore.

Questa è la conseguenza a cui si giunge con questa legge la quale, nella mente di coloro i quali l'hanno pensata, aveva il proposito d'essere severa verso gli automobilisti; ma, per gli errori giuridici da cui sono stati inquinati questo ed altri articoli, in effetto va all'opposta tendenza.

Non aggiungo altro: dispenso la Camera dalla noia di sentire osservazioni dette già benissimo da altri colleghi che hanno parlato prima di me; e mi limito ad associarmi al collega De Nava. Sempre che il Governo e la Commissione non vogliano accettare, almeno nel suo spirito, il mio emendamento, che ha il merito (mi permetto di dirlo, poco modestamente) d'essere redatto in linguaggio logico e giuridico, almeno accolgano l'osservazione del collega De Nava, e vedano se non sia il caso di rimettere ad altro giorno la discussione dell'articolo stesso, per dare al medesimo una struttura che poi, nei tribunali, non esponga i legislatori al sarcasmo degli avvocati e giudici che abbiano ad applicare la legge. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'ultimo iscritto è l'onorevole Cavagnari: ha facoltà di parlare.

CAVAGNARI. Veramente, potrei anche rinunciare a parlare, perchè m'ero proposto di non parlare più. (*No! no!*). Ma debbo una parola di ringraziamento all'onorevole Tommaso Mosca, perchè la tesi da me sostenuta, a proposito dell'ultimo comma dell'articolo 5, fu avvalorata dalla parola autorevole di lui. Mi rincresce di non potergli rendere un servizio, per quanto concerne uno dei suoi commi. Nel comma secondo consento; quanto al primo: *Aggiungere in fine del primo comma*: « Se siasi dato a nolo, o comunque in uso un veicolo a trazione meccanica sfornito di conducente, la responsabilità del proprietario per i danni prodotti dalla circolazione del detto veicolo è limitata al valore di esso, e potrà il proprietario esimersene abbandonandolo », osservo che, se è vero tutto ciò che abbiamo enunciato in questi giorni, un uomo che faccia la speculazione dell'esercizio di automobili come mezzo di locomozione, deve essere ben guardingo nella scelta di coloro che chiameremo *conduttori*, per restare

al di qua delle Alpi. Ed anzi la legge, nonostante tutte le patenti d'idoneità che si possano ottenere dal *conduttore*, lascia sempre la responsabilità al proprietario. Credo che al proprietario, allo speculatore di macchine automobilistiche...

Una voce. Infernali!

CAVAGNARI. Anche infernali! ...debba esser lasciata la responsabilità dell'andamento di queste macchine, il giorno che le consegnino ad un terzo, sia amico od altro.

Credo anzi che egli incorra in una responsabilità maggiore: perchè, se vogliamo affibbiargli una responsabilità, quando consegna le sue macchine ad un individuo munito di un diploma (ora ci vorrà la laurea o qualche cosa di simile) un diploma allo scopo di fare il *conduttore*, a *fortiori* dovrà incorrere in responsabilità, quando il proprietario imprudentemente consegna l'automobile ad un amico che sia sprovvisto di patente tecnica, della patente di conduttore.

Ecco perchè il determinare, traendola dall'elemento liquido, la responsabilità dei conducenti di automobile con i criteri che informano il Codice di marina, alla stregua di quella derivante dall'abbandono della nave, non mi pare che sia risolvere la questione. Un certo criterio di distinzione fra il mare e la terra ci deve essere, ed io credo che non si possano applicare gli stessi principi per governare materie diverse.

Ora io faccio l'ipotesi di essere il primo ad incorrere in questa nuova trovata per la quale sono sospetto di essere in ira; ma io sono in ira contro i disastri, non contro gli automobili. Ebbene io credo che non si possa applicare questo criterio dell'abbandono. Supponete che uno col proprio automobile incappi in un povero e meschino, per non dire vile pedone; volete proprio che il non abbandono sia sufficiente a riparare il danno? Io francamente in questa tesi non potrei convenire. E non aggiungo altro.

Non so se l'articolo sarà, o no, mantenuto: a me piace però, se sarà mantenuto, che nella parte formale restino i concetti della dottrina e della giurisprudenza che in materia di colpa l'onere della prova, onorevole Nava, resti pur sempre, per quanto pare sia nei suoi effetti effimera, resti al presunto colpevole. È una cosa che è determinata, dirò così, dal senso comune, se mi assista ancora: quando succede un fatto che determina un danno, ma viene di per sé che il danneggiato abbia ragione di chie-

dere il risarcimento e la colpa si presume nella parte contraria... (*Interruzioni*).

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Che cosa vuol dire?

NAVA OTTORINO. Io sono dello stesso parere.

CAVAGNARI. Dal momento che questi principi sono il responso che ci viene dall'antica dottrina e formano il comune avviso della giurisprudenza e della dottrina moderna, è giusto che li manteniamo. Ma che paura avete se sieno consegnati ancora più tassativamente nella legge? Non c'è nessun timore; così la prova si fa *hic et inde* ed è facile cosa; se una presunzione nasce, non è una presunzione *juris et de jure* come quella consegnata nell'ultimo comma dell'articolo 483, mi pare, perchè quello non ammette la prova contraria. Questa è sapienza giuridica. Dunque lasciamo correre e diciamo: *quod abundat non vitiat*. D'altronde, se i magistrati troveranno le cose più lisce e chiare e delle disposizioni transitive, sarà un tanto di guadagnato, perchè faranno più presto le loro sentenze. Non aggiungo altro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CRESPI SILVIO, *relatore*. Prendo a parlare, onorevoli colleghi, per spiegarvi come si è proceduto nella compilazione dell'articolo che è venuto innanzi alla Camera. Però permettete che anzitutto vi dica la mia impressione: che, cioè, non mi meraviglio affatto della dotta e profonda e lunga discussione che è avvenuta su questo argomento, perchè ogniqualvolta si è cercato di innovare in tema di disposizioni di diritto, e specialmente di diritto civile, la Camera italiana (come avviene negli altri Parlamenti, ma più ancora presso di noi) ha sempre discusso lungamente, ed ha sempre sviscerato tutta la dottrina in materia e tutti gli argomenti di opportunità onde modificare, o meno, quello che ha formato fin qui il diritto comune.

Ricordo che, quando si sancì l'onere della inversione della prova in tema d'infortuni sul lavoro, si è discusso per tre anni. E ricordo di avere assistito a quattro o cinque congressi nei quali l'argomento preferito era sempre quello della inversione della prova. Ora la questione torna sul tappeto a proposito degli automobili: dunque, niente di più naturale che se ne discuta ancora ampiamente e, aggiungo io con mia compiacenza personale, con tanta dottrina da ogni parte della Camera.

Ma, onorevoli colleghi, io mi trovo in una curiosa posizione. Sono stato quasi accusato qua dentro di rappresentare gl'interessi degli automobilisti, ed è stato persino ricordato, con molta cortesia, dall'onorevole Cotugno un mio modestissimo carne sull'automobile, quasi a prova di sì temibile accusa! Invece io qui non faccio altro che il mestiere del relatore e non debbo che esprimere quale fu il pensiero della maggioranza della Commissione. Se chiedeste il mio pensiero personale, e se voi voleste attribuirmi la difesa degli interessi degli automobilisti, direi subito che desidero la soppressione dell'articolo quinto della legge e nulla più; desidero che l'automobilismo sia trattato alla stregua del diritto comune poichè a me personalmente pare dimostrato non esistere assolutamente la necessità di un diritto nuovo tanto più che la inversione della prova è sempre stata applicata, perchè in tutti i giudizi fatti finora, in casi di disastri automobilistici, la inversione della prova ebbe sempre la sua applicazione; e viceversa ebbero sempre la loro applicazione anche gli altri principi di diritto che sono contenuti in questo articolo; e, me lo perdoni l'onorevole Cotugno, specialmente quel principio di diritto che riguarda i conducenti.

« Conducenti » e non « conduttori ». Onorevole Canepa, liquidiamo un piccolo fatto personale. Non bisogna dire *chauffeur*, perchè è parola francese; ma non bisogna dire « conduttore » che può essere un francesismo, perchè in francese si dice *conducteur*. Mentre « conducente » è parola adoperata nell'Ottimo Commento alla Divina Commedia, il quale fa testo di lingua... (*Bene! — Bravo! — Commenti*).

Voce. Consultate la Crusca.

CRESPI SILVIO, *relatore*. È proprio la Crusca, che consacra la parola *conducente*, al sostantivo, nella lingua italiana. (*Benissimo!*) Dunque si dice « conducente », in questo caso, e non « conduttore ».

Ed ecco liquidato il piccolo fatto personale, che lasceremo decidere, eventualmente, all'onorevole ministro, il quale ha tanta competenza anche in materia letteraria. Per conto mio, credo che la vera parola italiana da usare sia « conducente ».

Dicevo dunque che l'onorevole Cotugno ha voluto portare qui una sentenza la quale fa ritenere che il committente sia sempre responsabile della colpa del suo commesso in ogni e qualunque caso. Ma io posso citare dieci sentenze della Cassazione, nelle quali

si dice tutto il contrario. E ne citerò una sola, della Cassazione penale: « la responsabilità del committente per il fatto della commissione, non sorge se il fatto sia avvenuto durante la esecuzione dell'incarico, ma occorre che sia avvenuto in seguito per effetto della esecuzione.... ».

MOSCA TOMMASO. In materia penale.

CRESPI SILVIO, *relatore*. Ma anche in materia civile ne abbiamo tante altre: « la responsabilità dei committenti per il fatto della commissione non sorge se il fatto sia avvenuto durante la esecuzione dell'incarico, ma occorre che sia avvenuto per effetto della esecuzione dell'incarico stesso.

Così la Cassazione di Napoli, e via dicendo. (*Interruzione del deputato Tommaso Mosca*).

Dunque tutte le questioni dei rapporti di solidarietà fra il committente ed il commesso sono così chiaramente specificate nel comma terzo dell'articolo 1153 (dove è detto « i padroni e i committenti per i danni cagionati dai loro domestici e commessi nell'esercizio delle incombenze alle quali li hanno destinati ») che evidentemente non hanno bisogno di norma disciplinare.

Senonchè noi abbiamo creduto di essere più rigorosi a questo proposito (e dico noi, cioè la Commissione) perchè abbiamo aggiunto il fatto illecito. Nel pensiero della Commissione il fatto illecito è qualche cosa di più dell'esercizio.

Da tutto ciò appare una cosa molto semplice, cioè la grande difficoltà di legiferare in questa materia; e la difficoltà balza fuori evidente dalla discussione odierna, nella quale si trova della gente che crede in perfetta buona fede di aver compilato un articolo a carico degli automobilisti di fronte ad altra gente che crede questo articolo sia a vantaggio degli automobilisti.

Così ho chiarito il mio pensiero personale; quanto al pensiero della Commissione devo anzitutto ricordare come essa si sia trovata di fronte al disposto dell'articolo 4 del testo ministeriale, il quale, me lo perdoni l'onorevole Canepa, non è stato stilato con alcuna fretta, ma è stato discusso tra Governo e Consiglio di Stato; e questo ho rammentato anche nella relazione.

Noi della Commissione davanti a questo articolo 4 in parte abbiamo creduto di trovarci di fronte ad una disposizione troppo rigorosa e in parte ad una disposizione poco rigorosa; e così è avvenuto fra noi e il Governo una specie di compromesso in

modo che si è cercato da una parte di agguingere e dall'altra di levare al rigore della legge.

Da ciò forse sarà venuta fuori qualche antinomia che è stata notata dai colleghi. Ma notate, ad esempio, che quella parte dell'articolo 3 della Commissione, corrispondente al 4 del Governo, dove è detto « 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 dannosi verificasse » è stata proprio proposta da quegli onorevoli colleghi che, appartenendo all'estrema sinistra, ebbero il sentimento personale di maggiormente gravare la mano sugli automobilisti; per ciò l'onorevole Bertolini ed io siamo stati ben lieti per conto nostro di tornare alla formula governativa che crediamo più vantaggiosa, come io personalmente credo che maggior vantaggio per gli automobilisti sarebbe il mantenere l'articolo 1153 del Codice civile senza aggiunte o modificazioni di sorta.

Dunque ciò sta semplicemente per dimostrare che l'articolo, anzichè essere stato poco studiato, è stato molto studiato. Potranno venirne fuori tutte le antinomie che volete ma ciò dipende non dalla mancanza di buona volontà e di studio da parte nostra, ma dalla grande difficoltà di legiferare in tale materia.

Ed io trovo che l'onorevole Nava ha perfettamente ragione perchè l'articolo 1153 del Codice avrà tutti i difetti che volete, ma è il frutto dello studio e della dottrina di tanti e tanti secoli e la sua forza sta precisamente nei suoi difetti, perchè in queste lacune che esistono nella legge comune, possono essere imperniati e possono svolgersi tutti i nuovi concetti di diritto che vorrete, e qualunque nuova manifestazione giuridica.

Dunque esprimendo in questo momento anche il pensiero dell'onorevole presidente della Commissione e di qualche altro dei miei colleghi, mi rimetto a ciò che deciderà in argomento l'onorevole ministro, ritenendo fermamente che, nel caso specifico, per l'inversione della prova basti la legge comune, la quale è sufficiente a disciplinare anche gli altri rapporti giuridici che possono sorgere tra i danneggiati e gli autori del danno eventuale.

Naturalmente, se l'onorevole ministro insisterà sui concetti da lui esposti innanzi con l'articolo 4, la Commissione accetterà volentieri, perchè nella sua maggioranza

essa ha detto la sua parola e non può ritirarla. (*Benissimo!*)

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. È stato detto ripetutamente che questo disegno di legge è stato dettato in fretta.

Questa legge è stata studiata dagli onorevoli miei predecessori, Bertolini e Rubini, dai guardasigilli Orlando e Scialoja e da una Commissione di funzionari del Ministero dei lavori pubblici, di grazia e giustizia, dell'interno e delle finanze.

Sono state sentite la rappresentanze dell'Automobile-club e del Touring e poi, cosa che non si fa certo per tutte le leggi, è stata sottoposta all'esame del Consiglio di Stato. Si è raccolta la più ricca bibliografia e un numero grandissimo di leggi straniere.

Dunque io, senza mettervi affatto, perchè non ne ho il diritto, la mia modesta partecipazione, posso dire che, se a questa legge è mancato qualche cosa, non può dirsi che sia mancato lo studio dei competenti.

MALCANGI. Guai quando si studia troppo.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Ad ogni modo il criterio informatore di questa legge è di scostarsi il meno possibile dal diritto comune; e, dove se ne discosta, è a danno dell'automobilista, non a favore di esso.

La materia della responsabilità extra contrattuale, come è noto, è tutta contenuta nelle disposizioni degli articoli 1151, 1152 e 1153 del Codice civile. Per quanto riguarda la responsabilità diretta si potrà dire e sostenere che sia eccessiva l'affermazione che l'articolo 1151 contenga l'inversione dell'onere della prova: ma, onorevoli colleghi, poniamoci la situazione di fatto, quando in un giudizio si presenti il debole pedone con la testa rotta, o le gambe infrante da una parte, e dall'altra l'automobilista investitore. Io domando quale sarà il giudice, onorevole Mosca, il quale, dopo che il danneggiato abbia dimostrato che quello è l'automobile, da cui è stato investito, chiederà che il danneggiato provi che vi è stata colpa nel conducente dell'automobile, o nel proprietario, per avergli rotto la testa, o le gambe! (*Interruzioni*).

Bene ha detto perciò l'onorevole De Nava che nella generalità della dizione giuridica degli articoli 1151 e 1152 vi è contenuto, e questo avevo detto anche io nella discussione generale, il caso della inver-

sione della prova. Certo vi è quella larghezza, che sempre si deve lasciare al giudice.

Ora quale è stato l'intendimento dell'articolo 4 del disegno di legge ministeriale, 5 della Commissione? Di affermare, e questo per rispondere ad un sentimento generale, a richieste che, si può dire, venivano da ogni parte, che nel caso dell'automobile si debba riconoscere senz'altro fermato il principio della inversione della prova. È la specificazione di una regola, che, nella generalità, può essere contenuta, a giudizio del magistrato, nell'articolo 1151, e che invece nel caso dell'automobile viene espressamente determinata.

Ma l'onorevole De Nava ha detto che la specificazione dell'inversione della prova nel caso dell'automobile potrebbe, per argomentazione a contrario, escludere tale principio nell'applicazione dell'articolo 1151.

Creda, però, onorevole De Nava, che nel caso d'infortunio d'automobile è una necessità l'affermare il principio della deroga alla norma generale del carico della prova, è una necessità per togliere l'adito ad ogni contestazione, ad ogni discussione: nè, di altra parte, questa affermazione in un caso speciale può portare il dubbio negli altri casi regolati dall'articolo 1151, perchè quando si determina in un caso speciale, come questo, non vuol dire per ciò che si deroghi alla norma generale.

Quindi abbiamo la tranquillità che, anche votando quest'articolo, non rechiamo nessun danno all'applicazione eventuale dell'articolo 1151, secondo l'interpretazione da me e dall'onorevole De Nava sostenuta in altre materie ed in altri casi.

Però è anche vero che i capoversi seguenti il primo comma, che sono tutti specificazioni di singole applicazioni, possono dare ed hanno dato ragione ad una discussione molto acuta, sottile ed elevata, perchè si possono prestare anche, a prima vista, ad interpretazioni ed applicazioni che sembrano contraddittorie al concetto fondamentale contenuto nel primo comma.

Io penso però che, ben considerate, si debba riconoscere che, lungi dall'essere deroghe o contraddizioni, come si è supposto da alcuni, del principio affermato dal primo comma, non ne sono che applicazioni, o, se mai, estensioni. Perchè, quando, per esempio, in un capoverso è detto: « il proprietario o chi per esso 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 », si introduce un carico specifico di prova di negligenza, che non c'è nella regola generale.

AGUGLIA. Ma così voi togliete di mezzo completamente la colpa!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. No, onorevole Aguglia, non si toglie, anzi, se mai, si aggrava.

E del resto, onorevole Aguglia, io avevo già detto precedentemente che preferirei togliere questi capoversi: ed anzi ho pregato la Commissione...

AGUGLIA. Così va bene.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. ...che li aveva introdotti, di consentire a toglierli, perchè potrebbero portare delle dubbiezze, il che è bene evitare.

Consento, perciò nella opinione espressa concordemente di abolire i capoversi, riducendo l'articolo, nel testo ministeriale, al primo comma soltanto. Ed è necessario mantenerlo, perchè in questa prima parte, onorevole Canepa, vi è anche espressamente dichiarato che non possono in nessun caso considerarsi come danni per forza maggiore quelli cagionati da difetti di costruzione o manutenzione del veicolo.

Questo è un principio che bisogna affermare per la specialità della materia; altrimenti troppo agevole sarebbe la difesa in caso di disgrazia o di infortuni. D'accordo con la Commissione ritengo pure si possano sopprimere le parole « salvo il caso di forza maggiore » con cui comincia l'articolo, perchè nelle regole generali degli effetti delle obbligazioni del Codice civile, è stabilito che chiunque può sempre invocare la forza maggiore o il caso fortuito. Questa è una regola generale: non c'è bisogno di legiferare; e quindi è inutile. Io aderisco a togliere tutto ciò che è superfluo ed inutile; ma dove invece occorre specificare perchè vi sia un'affermazione particolare del diritto comune, ivi conviene esprimere chiaro il concetto nell'articolo di legge. Sicchè, l'articolo verrebbe così semplificato, e aboliti i capoversi, resterebbero tolte le ragioni di tutti gli emendamenti che ad essi si riferiscono.

PRESIDENTE. Anche per il nuovo testo concordato?

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, anche per quello... si ritornerebbe al testo ministeriale togliendo solo la prima frase « salvo il caso di forza maggiore ». « Il proprietario ed il conducente (e noti l'onorevole

Canepa, che non si può adottare la parola *conduttore*... io non posso parlare per autorità etimologica... perchè si confonderebbe col caso del locatario. La parola *conduttore* giuridicamente è usata per indicare colui che prende in affitto; e d'altra parte *conducente* è parola italianissima). Dunque il proprietario e il conducente di un veicolo a trazione meccanica, sono obbligati solidalmente a risarcire i danni prodotti a persone e a cose dalla circolazione del veicolo, quando non provino che da parte loro si è avuta ogni cura nell'evitare che il danno si verificasse. Non possono in nessun caso considerarsi come danni per forza maggiore quelli cagionati da difetti di costruzione o di manutenzione del veicolo ».

E qui finirebbe l'articolo abolendo tutti gli altri commi. Con ciò, ripeto, toglieremmo tutte le ragioni di discussione o di dubbio; ma era bene (e giustamente l'onorevole relatore aveva il diritto di farlo osservare) che si osservasse quali erano state le tendenze e quali erano i caratteri della legge.

MOSCA TOMMASO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Prima di tutto abbiamo la proposta dell'onorevole Paniè che è per il ripristino del testo ministeriale.

Ministro e Commissione accettano questa proposta soltanto per il primo comma, e sopprimendo le parole: « salvo il caso di forza maggiore ». Tutto il resto verrebbe abbandonato.

PANIE. Io consento nella proposta del ministro; chiedo però all'onorevole ministro se non creda, in omaggio alle stesse sue dichiarazioni, di essere anche più radicale, e di comprendere nella soppressione anche il periodo che comincia: « Ove si tratti, ecc. », lasciando anche questa parte della legge sotto le regole del diritto comune.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Precisamente così.

PANIE. Altrimenti si entrerebbe in quella casistica, di cui il ministro stesso ha ricordati gli inconvenienti.

PRESIDENTE. Onorevole Canepa, ella mantiene o ritira il suo emendamento?

CANEPA. Accedo al desiderio dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma mi associo anche alla proposta dell'onorevole Paniè di far finire l'articolo alle parole « o di manutenzione del veicolo ».

PRESIDENTE. L'onorevole Ottorino Nava insiste nel suo emendamento?...

NAVA OTTORINO. Ritiro il mio emendamento e mi associo alla proposta degli onorevoli Paniè e Canepa.

PRESIDENTE. L'onorevole Tommaso Mosca?...

MOSCA TOMMASO. Ritiro il mio emendamento al primo comma, associandomi alla proposta degli onorevoli Paniè, Canepa e Nava e pregando il ministro di rinunziare, in omaggio alle sue stesse dichiarazioni, all'ultima parte dell'articolo che contiene una gravissima deroga alle norme del diritto civile, tutta a vantaggio degli automobilisti, che vengono ad essere esonerati da ogni responsabilità nel caso di veicolo dato in locazione, contrariamente a quanto dispone il Codice civile.

PRESIDENTE. Sta bene. Ma circa la soppressione dell'ultima parte di questo primo comma gli onorevoli Paniè, Canepa, Ottorino Nava e Tommaso Mosca non hanno presentato alcun emendamento, e quindi la loro proposta non può aver valore, eccetto che il ministro non dichiari di accettarla.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Accetto la soppressione dell'ultima parte dell'articolo, come propongono gli onorevoli Paniè, Canepa, Ottorino Nava e Tommaso Mosca.

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha poi proposto la soppressione di tuttigli altri comma dell'articolo, e quindi cadono tutti gli emendamenti di soppressione e di sostituzione. Vi sono però due emendamenti aggiuntivi, uno dell'onorevole Ottorino Nava e l'altro dell'onorevole Tommaso Mosca:

Nel terzo comma, dopo le parole: « danni derivanti da un medesimo avvenimento », aggiungere: « in seguito a scontro od investimento di veicoli a trazione meccanica ».

« Ottorino Nava ».

Aggiungere in fine del terzo comma: « Se non risulti a quale delle due parti sia addebitabile la colpa del reciproco investimento, e se la colpa risulti comune ad entrambe, non si fa luogo ad indennizzo nei loro rapporti; però anche nel primo caso i proprietari ed i conducenti dei due veicoli sono solidariamente responsabili verso i terzi dei danni loro arrecati ».

« Tommaso Mosca ».

L'onorevole Ottorino Nava mantiene o ritira il suo emendamento?

NAVA OTTORINO. Non ha più ragione di essere dopo la soppressione del terzo comma.

PRESIDENTE. E l'onorevole Tommaso Mosca?...

MOSCA TOMMASO. Lo ritiro, non avendo più ragione di essere dopo la soppressione di tutto il comma.

PRESIDENTE. L'articolo 5 rimane dunque così modificato:

« 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 si è avuta ogni cura nell'evitare che il danno si verificasse. Non possono in nessun caso considerarsi come danni per forza maggiore quelli cagionati da difettosa costruzione o manutenzione del veicolo ».

Pongo a partito l'articolo 5 così modificato.

(È approvato).

Segue l'articolo 5-bis, presentato dagli onorevoli Canepa, Dello Sbarba, D'Oria, Fraccacreta, Trapanese, Cabrini, Chiesa Pietro, Bonomi Ivanoe, Merlani, Rondani, Giacomo Ferri:

« Il veicolo è vincolato, anche presso il terzo possessore, al soddisfacimento delle obbligazioni determinate dalla presente legge.

« Su di esso ha privilegio speciale il credito per il risarcimento del danno, che vien preferito a qualsiasi altro credito che non sia quello dello Stato stabilito dagli articoli 1956 n. 1 e 1958 n. 1 del Codice civile.

« In ciascuna Prefettura sarà tenuto un registro numerato degli automobili della rispettiva provincia nel quale ogni danneggiato potrà far iscrivere la propria domanda di risarcimento.

« Se il veicolo cagione di danno appartenga a cittadini esteri, sarà sottoposto a sequestro, da cui non verrà sciolto se non dopo prestata congrua cauzione da determinarsi dal pretore ».

L'onorevole Canepa ha facoltà di svolgerlo.

CANEPA. Sopra questo articolo 5-bis mi permetto di richiamare l'attenzione della Camera perchè esso ha per intento di rendere effettivamente applicabile in tutti i casi la legge che stiamo discutendo, poichè altrimenti qualche volta accadrà che le sentenze dei magistrati in applicazione della legge abbiano dichiarato il diritto e condannato l'automobilista a pagare una somma, ma il danneggiato si trovi con un pugno di mosche in mano, e non possa ottenere alcun effettivo risarcimento.

Non sempre il possedere un automobile è presunzione di ricchezza: purtroppo vi è gente che, pur versando in condizioni tutt'altro che floride, o per una fatua leggerezza, o per dar fumo negli occhi al prossimo, si permette di andare in automobile.

Così avviene qualche volta, e non fo ipotesi astratte, onorevoli colleghi, ma ripenso a casi pratici che ho constatato nell'esercizio professionale, avviene che un padre di famiglia abbia lasciato la vita sotto un'automobile; e la famiglia che ha ottenuto dal magistrato la sentenza che condanna l'automobilista a pagare una data somma, quando procede all'esecuzione mobiliare o immobiliare, si trova di fronte a un nuovo di creditori, e magari di fronte agli stessi usurai, i quali hanno fornito all'automobilista i mezzi per vivere una vita non proporzionata ai suoi reali mezzi di fortuna.

E così il credito della povera famiglia è inesigibile o non può essere riscosso che per una percentuale minima.

Ora ciò non è giusto, anzi è crudele; e credo che se vi è un credito nel senso etimologico della parola santo, cioè sancito, degno di sanzione, sia appunto quello nascente da lesione colposa. Il creditore comune sapeva o doveva sapere a chi accordava la sua fiducia. L'investito da un'automobile non si è, invece, procurato egli stesso la disgrazia. Lo strumento che lo ha lesa sia dunque vincolato a indennizzarlo.

Ciò è evidentemente equo, a meno che non si obblighino tutti gli automobilisti ad assicurarsi contro le conseguenze degli infortuni che cagionano, vincolando le somme eventualmente dovute dagli assicuratori al risarcimento dei danni a favore dei terzi lesi.

Ma siccome questa legge ancora non c'è, e siccome vi sono molti automobilisti che non si assicurano, l'equità e la giustizia del mio emendamento mi paiono manifeste ed evidenti.

Nel formulare il mio articolo, ho seguito la dicitura giuridica che usa il Codice di commercio quando tratta delle navi e dei crediti dei venditori di macchine. La nave è vincolata anche presso il terzo possessore. I venditori di macchine si garantiscono mediante l'iscrizione del loro credito in apposito registro esistente presso la cancelleria del Tribunale. A questo registro fa riscontro nel mio articolo un registro esistente in Prefettura.

Ogni persona che sia stata lesa da una

automobile può fare inscrivere la propria domanda di credito in questo registro.

Cosicchè, mentre, per la prima parte di questo articolo, il credito è quasi un *jus in re*, e segue l'automobile anche nel caso in cui l'automobilista che ha dato luogo all'investimento abbia realmente o simulatamente venduta la macchina, nello stesso tempo provvede alla buona fede dei terzi, ed alla sicurezza delle contrattazioni, dando modo a colui che vuole comperare l'automobile di assicurarsi che l'automobile stesso sia libero. Alla stessa maniera che oggi colui che vuole comperare un immobile accede all'ufficio delle ipoteche per vedere se l'immobile è libero, così colui che vuole comperare un'automobile si recherà in Prefettura a vedere se l'automobile è libero o se invece è, per così dire, ipotecato da questo diritto dell'infortunato. (*Commenti*). Quando l'automobile sia straniero, ho pensato di provvedere mediante il sequestro a cui può surrogarsi la cauzione.

Tale il concetto evidentemente equo e giuridico che ho fermato nel mio articolo 5-bis, il cui sviluppo, naturalmente, dovrebbe essere espresso nel regolamento.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*.
L'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Canepa e da altri colleghi non si può accettare, perchè con esso si viene a toccare l'ordinamento di un istituto fondamentale del nostro diritto, come è il diritto di privilegio.

Come poc'anzi molto bene diceva l'onorevole De Nava, quando si tratta di toccare istituti che sono fondamentali, tradizionali, legiferati da molto tempo, bisogna assolutamente pensarci molte volte ed occorre che si riscontri una vera necessità e non un caso eccezionale. E veramente eccezionale è il caso che un'automobile possa costituire l'unica sostanza con la quale si possa rispondere all'azione del risarcimento di danni. Vi potrà essere questo caso, ma non è un caso ordinario.

Ordinariamente l'automobile è indizio di quella sufficiente ricchezza che rende possibile il risarcimento del danno. Quindi la solidarietà del proprietario col conducente l'automobile è sufficiente garanzia.

Debbo perciò pregare l'onorevole Canepa e gli altri colleghi che hanno proposto questo articolo di volerlo ritirare perchè esso introdurrebbe un nuovo privilegio

nella serie dei privilegi costituiti dal Codice civile e dal Codice di commercio, la quale ha dato origine a tante discussioni nei lavori preparatori di queste leggi che sono glorie d'Italia. Dopo il privilegio dello Stato per l'imposta, qui si verrebbe ad introdurre un altro privilegio che avrebbe precedenza su quelli già sanciti dal diritto. Non è il caso di perturbare questa materia.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore?

CRESPI SILVIO, *relatore*. La Commissione non accetta l'articolo proposto dall'onorevole Canepa.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Canepa?

CANEPA. Insisto.

PRESIDENTE. Metto a partito l'articolo 5-bis proposto dall'onorevole Canepa, di cui ho già data lettura, e che non è accettato dal Governo, nè dalla Commissione.

(Non è approvato).

Art. 6.

« Il certificato di idoneità a condurre automobili o motocicli deve essere ritirato: »

1° ogni qualvolta risulti diminuita nel conducente la capacità a condurre veicoli a trazione meccanica;

2° quando il conducente fosse condannato come recidivo per lesioni di persona o per gravi danni procurati a terzi;

3° quando il conducente fosse notoriamente dedito all'ubriachezza.

« Può essere inoltre ritirato negli altri casi che verranno stabiliti per regolamento. »

« Contro il decreto del prefetto è dato ricorso al ministro dei lavori pubblici ». »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Paniè il quale propone i seguenti emendamenti:

Nel primo comma, dopo le parole: « deve essere ritirato », *aggiungere:* « ad istanza di qualunque cittadino ».

Ed al n. 2° alle parole: « condannato come recidivo per lesioni di persona o per gravi danni procurati a terzi », *sostituire:* « recidivo nel cagionare lesioni di persona o danni a terzi ».

PANIÈ. Rendo lode alla Commissione di avere aggiunto al progetto ministeriale questo articolo 6°, il quale costituisce una sanzione di più, e sarà uno stimolo maggiore per i conducenti all'adempimento del loro dovere. Ma ad assicurare sempre meglio lo scopo, che l'articolo si propone, parmi

opportuno apportarvi le due modificazioni indicate nel mio emendamento.

Secondo l'articolo in esame, avverandosi una delle ipotesi ivi previste, viene ritirata la licenza dal prefetto; e l'ultimo capoverso stabilisce che, contro il decreto del prefetto, è dato il ricorso al ministro dei lavori pubblici. Si costituisce così una specie di procedimento, di cui è bene definire chiaramente le modalità. E così non sarà utile determinare ad istanza di chi il prefetto deve agire? Potrà agire soltanto dietro istanza di chi sia stato leso dal fatto del conducente, o ad istanza di qualunque persona?

Sembrami che, trattandosi di una misura diretta a salvaguardare la inecclumità personale di tutti, convenga dichiarare che a qualunque cittadino sia lecito di promuoverla. Questo per la prima modificazione.

La seconda, più che utile, ritengo sia necessaria. Il disegno di legge commina il ritiro della licenza quando il conducente sia *condannato* come recidivo per lesioni di persona o per gravi danni procurati a terzi.

Ora l'articolo 13 dà il mezzo di evitare la condanna per mezzo dell'oblazione. Ma questa, se elimina la condanna, non cancella la presunzione di colpa o quanto meno di inettitudine che deriva dal fatto delle lesioni e della stessa oblazione. Ed è innegabilmente della colpa o della imperizia del conducente, che si è preoccupata, e giustamente, la Commissione nell'introdurre la disposizione del ritiro della licenza.

Credo perciò che alla dizione « condannato » come « recidivo per lesioni, ecc. » abbia a sostituirsi quella più ampia, comprensiva tanto del caso di condanna, quanto di quello dell'oblazione: « recidivo nel cagionare lesioni, ecc. ».

Inoltre tralascierei nello stesso numero 2 dell'articolo, la specificazione che il danno procurato a terzi debba essere grave. Ciò per due considerazioni: per evitare l'indagine non sempre facile a risolversi, quando il danno rivesta la gravità voluta dalla legge, e lasciare al riguardo maggior latitudine al prudente criterio del prefetto; perchè poi la minor gravità del danno non è sempre correlativa alla minor colpa del conducente, ma dipende bene spesso da fatti estranei e dal caso fortuito.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro accetta gli emendamenti proposti dall'onorevole Paniè?

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Prego l'onorevole Paniè di non insistere in queste sue proposte.

Ad istanza di qualunque cittadino. È una specie di azione popolare che si introdurrebbe in questa materia, e che davvero non mi pare necessaria, perchè sorpassa quel limite dell'interesse che ogni cittadino può avere nel ritiro del certificato d'idoneità ad un conducente non pratico.

Ma poi a nessun cittadino è tolto di farsi denunciare. Quindi non c'è bisogno di dare una speciale azione a chi può cooperare o sollecitare l'azione dell'autorità con una denuncia. Qualunque cittadino il quale voglia che sia ritirata una licenza, vuol dire presenterà, come può anche ora presentare, denuncia all'autorità.

E così non potrei accogliere nemmeno la seconda proposta. Perchè togliere la garanzia che la recidiva sia accertata da una condanna? La considerazione del caso prospettato dall'onorevole Paniè non mi sembra sia sufficiente. Il fatto che uno sia stato prosciolto, perchè ha fatto un'oblazione, ha impedito di esaminare quali fossero veramente le responsabilità. Può accadere molte volte che per maggiore semplicità si rinunci anche alla difesa e si faccia l'oblazione.

Quindi non si può togliere la garanzia che spetta a chiunque: che, cioè, quando deve dichiararsi la recidiva, questa deve essere dichiarata in base alla decisione dell'autorità competente, cioè la giudiziaria.

PRESIDENTE. L'onorevole Paniè insiste nei suoi emendamenti?

PANIÈ. Non insisto.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 6.

(È approvato).

Art. 7.

« Senza pregiudizio delle pene stabilite dal Codice penale, e dalle leggi finanziarie, è punito:

« 1° con l'ammenda da 300 a 1000 lire, o con l'arresto fino a due mesi, o con entrambe le pene, chi abbandona senza soccorso la persona da lui investita che ne abbia bisogno;

« 2° con l'ammenda da 100 a 300 lire, chi, senza incorrere nel caso di cui al n. 1, si dà alla fuga in seguito ad investimento di persona. Non incorre in tale pena se entro i due giorni successivi all'investimento si presenti ad un ufficio comunale o di polizia.

« Chi nei casi di cui ai numeri 1 e 2 si fermi immediatamente dopo l'investimento non è soggetto all'arresto preventivo com-

minato per la flagranza del reato dalle vigenti leggi;

« 3° con l'ammenda fino a 100 lire chi non ottempera all'ordine di fermarsi, intimato regolarmente da un funzionario o da un agente autorizzato che sia in divisa o porti un distintivo facilmente visibile e riconoscibile e da determinarsi dal regolamento;

« 4° con l'ammenda da 500 a 1000 lire chi rilascia abusivo od irregolare certificato di conformità di un veicolo ad un tipo approvato, e chi organizza gare di velocità senza speciale permesso;

« 5° con ammenda da 50 a 300 lire chi circola senza avere ottenuto regolare certificato di idoneità o con veicoli sprovvisti di regolare licenza di circolazione, e chi non restituisce la licenza ed il certificato di idoneità di cui è provvisto, all'autorità competente che ne abbia disposto il ritiro.

« Eguale pena si applica a chi circola con veicoli sprovvisti di freni e di altri apparecchi prescritti, senza targhe di riconoscimento, o con targhe irregolari o rese intenzionalmente o per negligenza illegibili;

« 6° con ammenda da 30 a 200 lire chi eccede i limiti massimi di velocità o non prende le precauzioni prescritte nei riguardi della velocità;

« 7° con ammenda da lire 20 a lire 100 chi tiene i fanali spenti nelle ore stabilite, chi non porta sul veicolo la licenza od il certificato di cui è provvisto, chi non denuncia nei modi prescritti i passaggi di proprietà e chi in ogni altro modo contravviene alle disposizioni contenute nel regolamento governativo di cui all'articolo primo;

« 8° con ammenda fino a lire 30 chi fa uso di sirena o dello scappamento libero nell'interno degli abitati;

« 9° con ammenda fino a lire 20 chi contravviene alle altre norme stabilite dalla presente legge e dal regolamento che sarà emanato per la sua applicazione e, con disposizioni speciali, dai comuni, a termini dell'articolo 3 ».

Avverto la Camera che Governo e Commissione propongono concordemente all'articolo 7 le seguenti modificazioni: al n. 7 dopo la parola « fanali » aggiungere: « anteriori »; al n. 8 aggiungere in fine: « o tiene spento il fanale posteriore ».

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

TAVERNA. Farò alcune semplici raccomandazioni all'onorevole ministro su que-

sto articolo, perchè egli ne tenga conto nel regolamento.

Al comma 5, dove si comminano delle ammende a quelli che guidano senza avere ottenuto il certificato di idoneità, mi permetto di fare una domanda: e per quelli che imparano a guidare e non abbiano ancora conseguito il certificato di idoneità, come si farà? Certamente, per ottenere il certificato di idoneità, è necessario guidare un automobile. « Nessuno nasce imparato », dice il proverbio napoletano. Bisogna ammettere che sia permesso di guidare un automobile a chi vuole imparare, alla condizione di aver vicino chi sia fornito del certificato di idoneità.

Al comma 8, vorrei che fosse bene specificato che cosa s'intende per abitato. Tre case sopra una strada possono essere un abitato? Accettando questa tesi, non si potrebbe più usare nemmeno in campagna delle sirene, o dello scappamento libero.

Proporrei che, invece di abitati, si dicesse capoluogo del comune, o della città; in via subordinata che nel regolamento si spiegasse chiaramente che cosa s'intenda per abitato.

Riguardo al comma 9, dove si parla di tutte le multe che possono infliggere i comuni, osservo che in alcuni si proibisce agli automobili di circolare di notte con i fari ad acetilene accesi. Chiederei che questa proibizione figurasse nell'articolo 3º fra quelle che devono essere notificate con scritti ben visibili ed illuminate di notte all'entrata dei comuni ove esista il divieto. E non ho altro da dire.

PRESIDENTE. L'onorevole Bouvier ha presentato il seguente emendamento:

Al n. 1 aggiungere: « e senza rilasciare le sue generalità ».

Ha facoltà di svolgerlo.

BOUVIER. Onorevoli colleghi, l'aggiunta che io propogo al numero 1 dell'articolo 7 trova la sua ragione nelle stesse considerazioni che si leggono nella relazione dell'onorevole ministro a questo disegno di legge. Infatti in detta relazione si legge:

« Di particolare rilievo sono le figure contemplate nei numeri 1 e 2. Il frequente ripetersi di infortuni automobilistici, nei quali l'agente si sottrae ad ogni sanzione col facile mezzo di fuga di cui dispone ha richiamata l'attenzione dei giuristi, e l'illustre procuratore generale della Cassazione di Roma ha affermato che nel 50 per cento dei sinistri non si riesce ad accertare e far valere la penale e civile responsabilità e

che i rei con velocità estrema sfuggono ad ogni constatazione. Di fronte a tale fatto appare indispensabile, in conformità a quanto stabiliscono tutte le leggi straniere, introdurre anche nella nostra il reato di fuga, distinguendone inoltre un caso più grave per l'elemento della omessa pietà ».

Da ciò i numeri 1 e 2 di questo articolo 7; nel primo si comprende il reato di omessa pietà, e nel secondo il reato della fuga. Ora il numero 1 è così concepito:

« Senza pregiudizio delle pene stabilite dal codice penale, e dalle leggi finanziarie, è punito:

« 1º con l'ammenda da 300 a 1000 lire, o con l'arresto fino a due mesi, o con entrambe le pene, chi abbandona senza soccorso la persona da lui investita che ne abbia bisogno ».

Ma il concetto che particolarmente deve proporsi la legge, per prevenire gli investimenti automobilistici, mi pare sia quello di trovare il mezzo per iscoprirne gli autori. Però non vedo in nessuna parte di essa che l'investitore abbia l'obbligo di declinare alla vittima le sue generalità e di dire chi egli sia. Noi vediamo che gli automobilisti sono mascherati in un modo, che le vittime non li possono riconoscere.

Se un investimento avviene in aperta campagna, l'investitore può fermarsi e soccorrere la vittima; ma poi se ne va via, e la vittima non sa chi egli sia. Talvolta, in aperta campagna, contadine e contadini sono investiti da automobilisti, camuffati in guisa, che quelli non sanno più nemmeno se siano uomini; inoltre, dei numeri che sono dietro le macchine, essi non s'intendono; e d'altra parte, la polvere stessa fa in modo d'impedire che questi numeri si leggano. In tal caso, gli investitori hanno adempiuto al precetto della legge, fermandosi e cercando di soccorrere momentaneamente le vittime; poi, se ne filano via.

Il numero 2 dice così:

« 2º con l'ammenda da 100 a 300 lire, chi, senza incorrere nel caso di cui al n. 1, si dà alla fuga in seguito ad investimento di persona. Non incorre in tale pena se entro i due giorni successivi all'investimento si presenti ad un ufficio comunale o di polizia ».

Ma osservo che, se uno sa che non è stato riconosciuto, non va a denunciarsi certamente. Lo vediamo anche nelle nostre abitudini normali.

Insomma, una legge deve avere per iscopo d'incivilire il pubblico. Se diamo un urto

a una persona, domandiamo scusa. Mi pare che, quando un automobilista abbia investito una persona e le abbia recato un danno, il primo obbligo dell'automobilista sia quello di declinare le sue generalità alla sua vittima.

Ecco perchè m'ero indotto nel concetto che si potesse fare questa aggiunta al numero 1 di questo articolo.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Oria ha proposto questo emendamento:

« Al n. 2°, *sopprimere le parole: di persona* ».

Non essendo egli presente, s'intende che vi rinunzi.

L'onorevole Ottorino Nava propone il seguente emendamento:

« *Modificare il comma aggiunto al n. 2° come segue:*

« Chi dopo l'investimento si mantenga a disposizione dell'autorità non è soggetto all'arresto preventivo comminato per la flagranza del reato dalle vigenti leggi ».

Ha facoltà di svolgerlo.

NAVA OTTORINO. Onorevoli colleghi, una parola sola.

Questo capoverso introduce un principio veramente lodevole e civile, che è quello dell'abolizione dell'arresto preventivo; ma alla lode che va data al ministro ed alla Commissione per averlo introdotto, bisogna aggiungere l'espressione d'un desiderio: che questo principio (ed in ciò faccio appello all'onorevole ministro di grazia e giustizia ed all'onorevole presidente del Consiglio), dell'abolizione dell'arresto preventivo, venga esteso a tutti i casi di lesioni e di omicidio colposi: altrimenti avremo accordato, con un principio lodevole, un privilegio. Perchè avverrà che chi ferisce senza dolo, ma per colpa, con un'arma, ed il conduttore di un calesse che rovescia qualcuno e gli cagiona una lesione, saranno arrestati: l'automobilista invece potrà uccidere una persona per la sua imprudenza e non sarà più arrestato.

È certo che l'abolizione dell'arresto preventivo è un'ottima disposizione: ma inclusa in questa legge diventa una disposizione di privilegio.

Io faccio plauso al principio; ma osservo che quando si vuol derogare ai principi generali, compresi nelle leggi e nei codici, e s'introducono dei principi nuovi nelle leggi speciali si cade nell'inconveniente di creare una legislazione di favore. (*Approvazioni*).

Un'altra osservazione debbo fare per quello che riguarda la forma di questo capoverso. In esso si dice: Chi nei casi di cui

ai numeri 1 e 2 si fermi immediatamente dopo l'investimento, non potrà essere arrestato. Ora mi pare che questa forma non sia molto felice.

Già è un po' strano che si faccia richiamo ai numeri 1 e 2 nei quali si parla di persona che *abbandona la vittima e che si dà alla fuga* per accennare a *chi si fermi immediatamente*: abbiamo una specie di contraddizione in termini. Ma poi che cosa vuol dire: si fermi immediatamente? Non significa gran che: perchè dopo la disgrazia uno può fermarsi per un certo tempo e poi può andarsene insalutato ospite, senza essersi fatto conoscere. Converrà quindi dire: dovrà mantenersi a disposizione della autorità, come propongo col mio emendamento: ove non si preferisca la proposta del collega Bouvier, che il danneggiante abbia l'obbligo di declinare le sue generalità all'ufficio del comune o della polizia. Io mi associo alla proposta dell'onorevole Bouvier...

PRESIDENTE. Ma la sua è diversa.

NAVA OTTORINO. Rinunzio al mio emendamento e mi associo a quello del collega Bouvier; credo che così sarà più facile l'accordo coll'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Viene ora l'emendamento seguente dell'onorevole Canepa:

« Al n. 3° *sopprimere la parola: autorizzato e sostituirvi: della forza pubblica o da altri comunque incaricato d'un pubblico servizio, che tale apparisca dalla divisa o da altro distintivo visibile.*

« Ove il conducente non ottemperi all'ordine di fermarsi, l'agente ha diritto di costringerVELLO usando sul veicolo di qualsiasi mezzo atto ad impedirgli di proseguire.

« Canepa, Pietro Chiesa, Cabrini, Dello Sbarba, D'Oria, Trapanese, Ivanoe Bonomi, Merlani, Rondani, Bocconi, Giacomo Ferri ».

L'onorevole Canepa ha facoltà di svolgerlo.

CANEPA. Il mio emendamento parte dalla stesso concetto da cui è partito l'onorevole Bouvier, cioè dal concetto di obbligare la persona, la quale ha arrecato danno, ad arrestarsi. Questo è un obbligo ispirato al criterio di umanità e di civiltà al quale purtroppo si sottraggono molte volte gli automobilisti. L'onorevole Crespi ci diceva sabato che Parigi è una città modello per quanto riguarda gli automobili, e nella sua relazione ci dice che Parigi formicola di *sergents de ville* (questa volta la parola francese bisogna pur dirla).

Ebbene a Parigi il prefetto di polizia, Lepine, ha emanato un'ordinanza con la quale si autorizzano gli agenti della forza pubblica a sfioracchiare colla sciabola i pneumatici quando i conduttori non vogliono arrestarsi.

Ora, se questo è stato trovato necessario in una città come Parigi, a maggior ragione sarà necessario stabilirlo in una legge che riguarda tutta l'Italia, anche le sue campagne, dove gli agenti sono così poco numerosi, dove spesso non si trova altro che quel povero cantoniere o guardia daziaria, che resta impotente e con un palmo di naso di fronte all'automobile che fugge via ratto.

Nel mio emendamento naturalmente io non ho voluto eccedere e perciò ho detto: l'agente ha diritto di costringervelo usando sul veicolo di qualsiasi mezzo.

In questo senso mi pare che il mio emendamento possa essere accettato.

PRESIDENTE. L'onorevole Meda ha facoltà di parlare.

MEDA. Io non ho presentato ieri il mio emendamento, e quindi so che non ho diritto se non di svolgerlo e che soltanto se il ministro lo accetti, potrà essere messo in votazione: credo però che qui si tratti di una questione importante, meritevole di essere in qualche modo rilevata.

L'ha già sollevata col suo emendamento l'onorevole Nava Ottorino: anzi dirò che è stato l'emendamento dell'onorevole Nava che mi ha indotto a tornare brevemente sopra un tema che ho già avuto altre volte occasione di toccare.

Io posso essere d'accordo coll'onorevole Nava nel ritenere che una lodevole innovazione potrebbe essere quella che sopprimesse l'arresto preventivo nei reati colposi: sono anche radicalmente contrario al sistema, che ho visto invalso in troppe occasioni, di modificare le leggi organiche, quali sono i Codici, il Codice di procedura penale nel caso attuale, con provvedimenti frammentari in leggi speciali. Bene ha detto l'onorevole Nava Ottorino: qui andiamo a creare un vero e proprio privilegio per i conducenti di automobili; privilegio, che esiste finora soltanto per i ferrovieri. Infatti nell'omnibus ferroviario Bertolini del 1909 fu introdotta la esenzione dell'arresto preventivo per i casi di disastri ferroviari: io allora, ricordo di aver parlato contro la proposta, per la stessa ragione di massima che ho esposta.

Mi fu risposto dal ministro d'allora che per i ferrovieri la eccezione era giustificata

in quanto si tratta di personale a cui è affidato un servizio pubblico di grande importanza, che ha bisogno di essere tutelato e assicurato anche con misure di eccezione. Ebbene: qui siamo in tema di interesse privato e quindi l'argomento non è invocabile: anzi proprio il motivo con il quale si è giustificata la eccezione del 1909 è quello per il quale non si può giustificare la eccezione di oggi, perchè qui manca la ragione prevalente del pubblico servizio. Ripeto: togliamo l'arresto preventivo, nei reati colposi: ma togliamolo per tutti, modificando la legge organica... (*Interruzione*).

Certo: nel nuovo codice di procedura penale, ma lo attendiamo dal Senato; per adesso non v'è ragione di anticipare in questa materia.

Nota che, per esempio, i tramvieri, anche quelli addetti a tramvie elettriche, si sono agitati e si agitano chiedendo di essere equiparati, in questo trattamento, ai ferrovieri: e io credo che, se mai, i tramvieri avrebbero una ragione più forte che non i conducenti di automobili: ricordo di aver presentato una interrogazione in proposito, e mi fu risposto che il Governo credeva conveniente di estendere ai tramvieri il provvedimento adottato per gli agenti delle ferrovie, in considerazione delle loro speciali funzioni! Ed ora invece lo estendiamo ai conducenti di automobili!

Ripeto: so di non poter chiedere che la Camera voti la soppressione di questo comma, se il ministro non lo accetta: ma vorrei credere che ministro e Commissione possano indursi a lasciare impregiudicata la questione. Tanto più che in fondo, lo sappiamo, gli automobilisti, quando succede una disgrazia, scapperanno lo stesso, anche se sappiamo di non poter essere arrestati: e proprio quella di cui parlo pare a me una disposizione non necessaria, non rispondente a nessuna esigenza sentita, e che d'altra parte deroga ad una norma del diritto comune, e restaura una specie di privilegio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari

CAVAGNARI. Sono lieto che le mie considerazioni in ordine a questo comma terzo dell'articolo 6 abbiano trovata eco autorevole presso i colleghi, i quali con le loro dimostrazioni, almeno se dobbiamo un ossequio ed un riguardo alle leggi d'ordine generale che ci governano, mi dispensano da ogni altra considerazione.

Io non capisco la struttura di questo ar-

ticolo, non ne capisco il significato. Si è detto che è un privilegio. Questo privilegio perchè? E perchè volete esonerare dall'arresto preventivo un individuo che si arresta da sè? (*Ularità*).

Sì, è un autoarresto. Dunque dovevate dire qualche cosa di più, secondo me: che, oltre ad arrestare se stesso, con la macchina avesse pure la buona ispirazione di condursi adagio adagio presso la prima autorità a costituirsi.

Allora lo avrei capito; ma che si arresti da sè, che cosa vuol dire? che si fermi a contemplare quello che ha fatto? (*Si ride*). Questa, me lo consenta l'onorevole relatore, mi pare una cosa poco seria...

CRESPI SILVIO, *relatore*. Ma legga i primi due commi!

CAVAGNARI. Ho letto anche i due primi commi, ma il significato che avete voluto dare ad essi non risponde, nemmeno nel concetto grammaticale, allo scopo che vi siete prefissi. Qui si dice: «chi nei casi dei numeri 1 e 2 si fermi immediatamente dopo l'investimento (ed ecco l'autoarresto) non è soggetto all'arresto preventivo comminato per la flagranza del reato dalle vigenti leggi».

Ma che cosa s'intende per vigenti leggi e per arresto preventivo contemplato dalle vigenti leggi? Per me intendo l'arresto contemplato dal Codice penale e dal Codice di procedura penale, tanto più che di questi codici si fa menzione nella parte prima dell'articolo. In essa è detto: «senza pregiudizio delle pene stabilite dal Codice penale»; dunque le vigenti leggi sono incorporate nel Codice penale.

E voi volete esimere dall'arresto un individuo purchè si fermi; che cosa voglia dire questo non lo comprendo. Volete dare all'individuo il mezzo di continuare senz'altro il suo percorso? Parrebbe che sì. Lasciate piuttosto la legge comune, lasciate che l'arresto sia applicato senza creare una eccezione che non è giustificata, perchè non raggiunge il suo scopo, e non fa che aggiungere delle disposizioni inutili; questa è la soluzione migliore, a mio modo di vedere.

Mi era prefisso di non parlare; ma ho dovuto rompere il silenzio perchè ho veduto che su questa questione, alla quale io aveva accennato nella discussione generale, i colleghi sono tornati con proposte concrete; e mi sarebbe parsa una mancanza da parte mia od una rinuncia a quello che avevo detto se non avessi sostenuto la loro tesi e non mi fossi a loro associato. In sostanza io pro-

pongo che Governo e Commissione accettino la soppressione pura e semplice di questo comma che (non vorrei dire una parola barbina che una volta veniva usata dall'avvocatura erariale e che io ho criticato tanto ritenendola come non conveniente) costituisce quasi un non senso.

PRESIDENTE. Dunque di proposte concrete non abbiamo che quelle degli onorevoli Bouvier, D'Oria e Ottorino Nava, perchè quella dell'onorevole Cavaguari non ha una forma sostanziale.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, si compiaccia di esprimere il suo avviso.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Nel primo capoverso dell'articolo si contempla il reato di omessa pietà; nel secondo il reato di fuga; per l'economia di questi due comma, non mi pare sia necessario accogliere l'emendamento dell'onorevole Bouvier, anche perchè il concetto che si debba poter riconoscere l'automobilista è contemplato nella seconda parte dell'articolo.

Quanto poi all'emendamento proposto dall'onorevole D'Oria... (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole D'Oria non è presente; quindi il suo emendamento s'intende decaduto.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Se la vittima fosse quella contadina, di cui ha fatto l'ipotesi, che non può rilevare il numero... (*Interruzioni*).

Onorevoli colleghi, credano pure, è molto pericoloso introdurre emendamenti in materie che sono state tanto esaminate. L'introdurre emendamenti così all'improvviso può essere cosa pericolosa.

L'onorevole Nava vorrebbe che chi dopo l'investimento si mantiene a disposizione dell'autorità non fosse soggetto all'arresto preventivo.

Ma, dal momento che si dice, nel secondo comma, che l'investitore non incorre nella pena in esso comma stabilita se entro i due giorni successivi all'investimento si presenti ad un ufficio comunale o di polizia, mi pare che siasi già previsto e considerato il caso, dall'onorevole Nava lusinggiato, di chi pur essendosi sottratto nel momento del sinistro ha poi assunto la responsabilità del proprio fatto.

Quello invece che si è voluto regolare è il caso di chi, accaduto il sinistro, siasi fermato e messo a disposizione dell'autorità: un caso che merita maggiore considerazione ed al quale solo è opportuno limitare l'escano dall'arresto preventivo.

Qualche oratore, mi pare l'onorevole Meda-

disse: non conviene toccare incidentalmente i principi ammessi in via generale. A me pare anzi che mano mano che si legifera, sia il caso in cui opportunamente si possa vedere se e come possano modificarsi le applicazioni, anche di principi generali.

Io credo che sia stata sapiente disposizione quella introdotta nella legge ferroviaria del 1909, di togliere cioè l'arresto preventivo, perchè è chiaro che è uno stimolo di più ad impedire che il disastro diventi maggiore.

L'onorevole Meda disse: ma allora dobbiamo estendere tale disposizione anche ai tranvieri! Ebbene, quando parleremo dei tranvieri vedremo e discuteremo se sia il caso di estendere anche ad essi la disposizione.

Se poi si debba applicarla generalmente, ed abolire così l'arresto preventivo per tutti i reati colposi, io non credo si possa farlo, poichè non credo sia matura nella nostra coscienza giuridica l'estensione così generale di questa norma.

Ad ogni modo si esaminerà la questione in occasione dell'esame del codice di procedura penale, che è il luogo adatto per discutere questo principio di legge, in rapporto alle generalità.

Qui trattiamo del caso speciale degli automobili ed io trovo che è opportunissimo nell'interesse pubblico e soprattutto nell'interesse dell'infortunato che si vede facilitato il mezzo di riconoscimento dell'investitore, di introdurre questa disposizione di legge.

Viene poi l'emendamento, proposto dall'onorevole Canepa. Con la prima parte l'onorevole Canepa vorrebbe sopprimere la parola « autorizzato » e sostituirvi « della forza pubblica o da altri comunque incaricato di un pubblico servizio, che tale apparisca dalla divisa o da altro distintivo simile ». Questo concetto esiste già nella disposizione del numero 3° dove si dice « con l'ammenda fino a 100 lire chi non ottempera all'ordine di fermarsi intimato regolarmente da un funzionario, o da un agente autorizzato, che sia in divisa o porti un distintivo facilmente visibile e riconoscibile e da determinarsi dal regolamento ».

L'altra parte dell'emendamento è di una portata un poco eccessiva, perchè si dice: « ove il conducente non ottemperi all'ordine di fermarsi l'agente ha diritto di costringerVELLO usando sul veicolo di qualsiasi mezzo, atto ad impedirgli di proseguire ». Potrebbe anche sfasciare con mezzi perico-

losi l'automobile e, a sua volta, creare il pericolo di altro infortunio!

Credo perciò che l'onorevole Canepa non insisterà in questi suoi emendamenti.

Vi è da ultimo una raccomandazione dell'onorevole Taverna.

Mi affretto ad assicurare l'onorevole Taverna che riconosco in generale la giustezza delle sue osservazioni e non mancherò di tenerne conto in occasione della preparazione del regolamento in applicazione della presente legge.

PRESIDENTE. Chiedo ora ai proponenti gli emendamenti se intendano mantenerli o ritirarli.

Onorevole Bouvier, mantiene o ritira il suo emendamento?

BOUVIER. Non insisto, ma vorrei che nella redazione del regolamento vi fosse un qualche accenno che indicasse l'obbligo dell'automobilista investitore di declinare le sue generalità.

PRESIDENTE. Onorevole Ottorino Nava, mantiene o ritira il suo emendamento?

NAVA OTTORINO. Accetto le dichiarazioni dell'onorevole ministro come interpretazione di questo capoverso, e cioè che chi, nei casi del numero 2, si ferma immediatamente, dovrà poi presentarsi entro le 24 ore, come è detto nel secondo numero, all'ufficio comunale o di polizia.

PRESIDENTE. Onorevole Canepa, mantiene o ritira il suo emendamento?

CANEPA. Non insisto nella seconda parte, sperando che il regolamento trovi modo di esprimere un concetto analogo; ma, quanto alla prima parte, se non vado errato, l'onorevole ministro è caduto in un equivoco, quando ha detto che la espressione « qualsiasi incaricato di un pubblico servizio » è compresa nell'articolo 11. Nell'articolo 11, anzi, è limitata la facoltà di accertare le contravvenzioni, a chi? Ai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie, a quelli del Genio civile, agli agenti giurati della polizia stradale, dipendenti dallo Stato o dagli Enti locali, ed agli agenti tutti della forza pubblica. Ora mancano precisamente gli altri incaricati di pubblici servizi, che spesso in campagna sono gli unici rappresentanti dell'autorità che si trovano sul luogo, ad esempio le guardie daziarie. Per cui pregherei l'onorevole ministro di volere almeno accettare questa aggiunta.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. E a quale articolo dovrebbe essere fatta?

CANEPA. Ne parleremo all'articolo 11.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, metto a partito l'articolo 7 con le modificazioni che il Governo e la Commissione hanno proposto, e delle quali ho già data lettura.

CRESPI SILVIO, relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRESPI SILVIO, relatore. L'altro giorno l'onorevole Ottorino Nava ha domandato che per i fanali, eventualmente spenti, degli altri veicoli non automobili, si comminasse una multa diversa da quella che compare nel comma 7.

Ora, con l'aggiunta fatta dal Governo d'accordo con la Commissione, parlandosi di fanali anteriori e posteriori, evidentemente si tratta di automobili; quindi la mancata accensione dei fanali degli altri veicoli è colpita con la pena stabilita nell'ultimo capoverso, dove si dice: « le altre contravvenzioni alla presente legge, ecc. ».

PRESIDENTE. Metto dunque a partito l'articolo 7 con le modificazioni concordate fra Governo e Commissione delle quali è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 8.

« Le pene, di cui al precedente articolo, devono essere aumentate e possono esserlo sino a raggiungere il doppio :

« a) In caso di recidiva specifica entro dodici mesi da una precedente condanna. L'aggravante per recidiva non si applica agli eventuali coobbligati solidali;

« b) Se il contravventore si serve di un veicolo che non gli appartenga, o senza l'autorizzazione di chi ha il diritto di disporne ».

Non vi sono oratori iscritti; se nessuno chiede di parlare, metto a partito l'articolo 8.

(È approvato).

Art. 9.

« Le azioni di risarcimento dei danni prodotti dai veicoli a trazione meccanica a persone od a cose, possono essere dal danneggiato promosse davanti all'autorità giudiziaria competente nel luogo dove il danno si è verificato, purchè non siano trascorsi due mesi dal giorno in cui è avvenuto il fatto che ha prodotto il danno ».

Non vi sono oratori iscritti; quindi, se nessuno chiede di parlare, metto a partito l'articolo 9.

(È approvato).

Art. 10.

« Il proprietario del veicolo è solidale col conducente pel pagamento delle contravvenzioni, qualora si trovi sul veicolo o questo circoli per suo ordine e permesso ».

CRESPI SILVIO, relatore. Qui deve dire, in fine dell'articolo « o permesso » invece di « e permesso ».

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Precisamente; e così è accettato l'emendamento dell'onorevole Bouvier.

PRESIDENTE. Su questo articolo 10 è iscritto per parlare l'onorevole Paniè, il quale ha presentato questi due emendamenti:

« *Alle parole:* per il pagamento delle contravvenzioni, *sostituire:* per il pagamento delle ammende delle contravvenzioni ».

« *Aggiungere in fine:*

« Questo è presunto, nonostante ogni prova in contrario, quando sul veicolo si trovino parenti od affini del proprietario ».

L'onorevole Paniè ha facoltà di svolgerli.

PANIÈ. Dichiaro di rinunciare al secondo emendamento. Quanto al primo, si riassume nel ritorno al testo ministeriale. Si pagano le ammende, non le contravvenzioni. Anzi io ristabilirei il testo ministeriale, anche nel resto della disposizione. La solidarietà sta per i rapporti civili. Qui, nel tema delle sanzioni penali, ritengo giuridicamente più esatto affermare che il proprietario, anzichè solidale, è responsabile col conducente delle ammende.

Queste le ragioni brevissime del mio emendamento.

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'onorevole Cannavina, il quale però non ha presentato alcun emendamento.

CANNAVINA. Io credo che la sorte di questo articolo 10 debba essere la stessa di quella dell'articolo 7; cioè che si debba tornare al testo ministeriale, a meno che non si pensi (e forse sarebbe meglio) di sopprimere addirittura questa disposizione. L'articolo 10 infatti ferma, secondo il testo della Commissione, questo concetto: che il proprietario del veicolo è tenuto col conducente al pagamento solidale delle contravvenzioni.

Ora, quando si dice pagamento solidale delle contravvenzioni, si dice garanzia solidale, si dice fideiussione, si afferma un concetto di ordine strettamente giuridico civile. Per modo che, quando si dice che il pro-

prietario dell'automobile è responsabile solidalmente pel pagamento delle contravvenzioni col conducente, si accenna chiaramente (la locuzione è evidente) a un rapporto di indole civile. E allora, la responsabilità che si viene ad affermare con questo articolo è responsabilità di ordine civile. Del che si troverebbe argomento migliore, se questo articolo proposto dalla Commissione diventasse legge, nel rilevare che nel comma primo, numero uno, dell'articolo 7, per la contravvenzione ivi contemplata, è comminata anche la pena corporale; e però se con l'articolo 10 si rende responsabile il proprietario del pagamento solidale delle ammende e nulla si dispone per le pene corporali, si deve concludere che il legislatore, nel limitare così la responsabilità del proprietario, abbia inteso in effetti affermare solamente una responsabilità di ordine civile.

Ora, se le parole e lo spirito della legge menano a tale conseguenza, e cioè che il pagamento solidale delle ammende si risolve in un vincolo di natura civile, noi veniamo, mi pare, a creare una responsabilità civile d'indole assolutamente nuova e speciale, poichè si è sempre inteso che la responsabilità civile possa concepirsi nei limiti del danno arrecato, mentre una responsabilità civile nel pagamento dell'ammenda, che è una pena e come tale d'indole strettamente personale, è addirittura, a me pare, una novità ed un'anormalità.

Badisi per giunta, che oltre a sanzionare ciò, che costituisce una contraddizione ai principi di diritto, noi veniamo anche ad innovare quello che è lo stato attuale della legislazione, e che mi pare meglio regoli i rapporti e le responsabilità del proprietario nei riguardi dell'automobile che cada in contravvenzione.

Infatti secondo l'articolo 10 proposto dalla Commissione (la questione è delicata; ecco perchè io richiamo l'attenzione dell'onorevole relatore e dell'onorevole ministro) il proprietario che si trova sull'automobile, o che lascia circolare l'automobile col suo ordine o col suo permesso, sarebbe responsabile solo civilmente pel pagamento delle contravvenzioni.

Invece, secondo le disposizioni oggi imperanti, la presenza del proprietario sull'automobile o la circolazione di questo per ordine o permesso di lui, dà luogo addirittura a responsabilità penale pel disposto esplicito dell'articolo 60 del Codice penale, il quale dice: «Nelle contravvenzioni commesse da chi è soggetto all'altrui autorità, dire-

zione o vigilanza, la pena oltre alla persona subordinata si applica anche alla persona rivestita dell'autorità, o incaricata della direzione o vigilanza, se trattasi di contravvenzione a disposizioni che essa era tenuta a far osservare e se la contravvenzione poteva essere impedita dalla sua diligenza».

Quindi, accettandosi il testo dell'articolo 10, così come è proposto dalla Commissione, non solo si creano gli sconci di ordine giuridico cui ho dianzi accennato, ma si snatura radicalmente la figura della responsabilità che da penale, com'è oggi, si tramuta in civile, *sui generis*.

Si potrebbe obiettare che già con la legge del 15 luglio 1909 e con l'articolo 61 del regolamento 29 luglio sulla circolazione delle automobili, nel solo riguardo dell'eccesso di velocità, fu introdotto il concetto del pagamento dell'ammenda da parte del proprietario in solido col conducente; ma poichè in tali disposizioni non si fa menzione della presenza del proprietario sull'automobile, dal raffronto del disposto del Codice penale con quello della legge speciale, si deve concludere che vi sia responsabilità penale del proprietario in tutti i casi in cui ricorra l'applicazione dell'articolo 60 Codice penale, fra cui manifestamente quella della presenza del proprietario stesso sull'automobile, e vi sia responsabilità solamente civile pel pagamento dell'ammenda in solido col conducente, nella sola ipotesi di eccesso di velocità e qualora il proprietario non si trovi sul veicolo.

Se dunque allo stato attuale della legislazione è stabilita una responsabilità di indole penale, qualora il proprietario si trovi sull'automobile o questo circoli col suo consenso o permesso, non v'è alcuna ragione di tramutare tale responsabilità penale in una responsabilità civile *sui generis*.

Del resto v'è a dubitare che il ministro e la Commissione si siano reso esatto conto di questa radicale innovazione, perchè confrontando la dizione dell'articolo 10 modificato dalla Commissione con quella dell'articolo corrispondente del testo ministeriale, si rileva che, mentre l'articolo del progetto ministeriale parla di responsabilità in genere del proprietario che si trova sull'automobile, la Commissione adotta invece la formula secondo cui il proprietario del veicolo è solidale col conducente pel pagamento delle contravvenzioni: la differente locuzione dimostra differenza di concetto giuridico circa la responsabilità del proprietario; ma nella relazione della Commis-

sione nulla si legge che valga a chiarire perchè fu mutata la dizione e con essa la stessa concezione giuridica della responsabilità. Nè, dato il testo dell'articolo 10 della Commissione, si può sostenere che per la responsabilità penale del proprietario il quale si trovi sull'automobile basti la prima parte dell'articolo 7, poichè quivi dicendosi « senza pregiudizio delle pene stabilite dal Codice penale » si parla di pene ma non di responsabili a differenza dell'articolo 61 del regolamento del 1909; d'altra parte l'ipotesi della presenza del proprietario sul veicolo, prevista in un articolo speciale, quale l'articolo 10, mal potrebbe rientrare nella sanzione generica dell'articolo 7.

Come conseguenza di tutto questo, per mio conto e per mia convinzione, meglio è che non si detti disposizione nuova. Il proprietario che si trovi sull'automobile o che lasci circolare il veicolo per suo ordine o col suo permesso resti, se l'automobile incorre in contravvenzione, responsabile penalmente, giusta l'articolo 60 del codice penale... (*Interruzioni*).

È così, onorevoli colleghi; v'è la responsabilità penale, che è anche la più grave! È solo in questo caso che potete obbligare anche il proprietario al pagamento dell'ammenda perchè anche egli è direttamente responsabile della contravvenzione per non avere vigilato. Ma, se non si vuole la responsabilità penale, o la si vuole mutare in responsabilità civile *sui generis*, ebbene ciò si dica almeno chiaramente e si dettino le norme procedurali per tradurre in atto cotale responsabilità; non vi saranno perplessità e incertezze nella pratica.

In ogni caso, affermando nettamente la responsabilità di ordine civile pel pagamento solidale delle ammende, avremo il vantaggio di eliminare lo stillicidio ingombrante e noioso di domande di autorizzazione a procedere a carico di tanti egregi colleghi, essendo ben risaputo che l'autorizzazione è soltanto richiesta nei casi di vera e propria responsabilità penale.

PRESIDENTE. L'onorevole Ottorino Nava aveva presentato i seguenti emendamenti:

Dopo le parole: Il proprietario del veicolo, *aggiungere:* o colui che del veicolo dispone in luogo del proprietario.

Sopprimere le parole: qualora si trovi sul veicolo o questo circoli per suo ordine e permesso, *sostituendo:* salvo il caso dell'ultimo comma dell'articolo 5.

Li mantiene?

NAVA OTTORINO. I miei emendamenti sono stati in parte eliminati ed in parte accettati; quindi non hanno più ragione di essere.

PRESIDENTE. L'onorevole Bouvier aveva presentato un emendamento per sostituire alle parole: *e permesso*, le altre: *o permesso*.

BOUVIER. È stato accettato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CRESPI SILVIO, *relatore*. La Commissione dichiara di non avere nessuna difficoltà di tornare alla dizione del testo ministeriale. Anche qui, come notava l'onorevole Cannavina, è successo un po' quel che accade per l'articolo 5: una parte della Commissione ha creduto di modificare il testo ministeriale per dare maggiore garanzia al pubblico, sancendo la responsabilità solidale in genere del conducente e del proprietario del veicolo. Pare invece effettivamente più opportuno che si mantenga il concetto della responsabilità civile, anche per dare meno lavoro al collega Mezzanotte, che è relatore di tutte le domande di autorizzazione a procedere per contravvenzioni automobilistiche. (*Si ride*).

La Commissione dichiara quindi di ritornare al progetto ministeriale, omettendo però le parole: « o colui che dispone del veicolo » per le stesse ragioni per cui queste parole sono state omesse nei precedenti articoli, inquantochè potrebbe darsi che chi dispone del veicolo in quel momento fosse il noleggiatore momentaneo, che naturalmente non conosce il conducente.

L'articolo quindi dovrebbe dire così: « È responsabile delle ammende per contravvenzioni, in cui sia incorso il conducente, anche il proprietario, qualora si trovi sul veicolo o questo circoli per suo ordine o permesso ».

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Io sono d'accordo con la Commissione e osservo all'onorevole Cannavina che questo articolo non deroga, non diminuisce per nulla le disposizioni dell'articolo 60 del Codice penale. Anzitutto è discutibile se le parole « autorità, direzione o vigilanza » espresse nell'articolo 60 del Codice penale possano applicarsi al semplice committente: ma, a prescindere da ciò, con la disposizione in parola si rende responsabile il proprietario anche quando non si trovi nella possibilità di vigilare, « quando il veicolo cir-

coli per suo ordine o permesso » (e questa è una aggiunta, non una deroga al Codice penale); e l'applicazione del Codice penale è sempre salva perchè nell'articolo sette è detto: « senza pregiudizio delle pene comminate dal Codice penale ».

Quindi l'inconveniente che l'onorevole Cannavina vorrebbe eliminare non si può avverare, perchè, ripeto, questa è una aggiunta, non una deroga al Codice penale.

PRESIDENTE. Leggo l'articolo 10, secondo il testo ministeriale con le modificazioni accennate dall'onorevole relatore:

« È responsabile delle ammende per contravvenzioni, in cui sia incorso il conducente, anche il proprietario, qualora si trovi sul veicolo o questo circoli per suo ordine o permesso ».

Nessun'altro chiedendo di parlare lo metto a partito.

(È approvato).

Art. 11.

« L'accertamento delle contravvenzioni alle disposizioni della presente legge e dei regolamenti spetta ai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie e a quelli del Genio civile, agli agenti giurati della polizia stradale, dipendenti dallo Stato o dagli Enti locali ed agli agenti tutti della forza pubblica.

« Per accertare le contravvenzioni i detti funzionari ed agenti devono intimare ai contravventori in modo evidente di fermarsi, a meno che non osti materiale impossibilità, di cui dovrà in ogni caso farsi specifica menzione nei verbali di contravvenzione ».

CANEPA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANEPA. Vorrei rinnovare qui l'osservazione accennata, discutendosi l'articolo 7 e per la quale avevo fatta riserva. Vorrei cioè domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, all'onorevole relatore ed anche all'onorevole ministro dell'interno, il quale nella sua qualità di capo supremo della forza pubblica, (*Si ride*) è interessato, se nella locuzione usata nella prima parte dell'articolo 11 « agenti tutti della forza pubblica » siano comprese anche le guardie forestali e campestri e gli agenti daziari; perchè se si intende la locuzione in senso latissimo, la risposta sarà affermativa; ma qualora così non fosse, dovrei osservare che la legge che stiamo facendo, per quanto riguarda l'accertamento delle contravvenzioni ed in genere tutto quello che stiamo

dettando per la polizia del movimento delle automobili, rimarrebbe lettera morta nella maggior parte dei casi.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Canepa avrebbe ragione se vi fosse l'esclusione cui ha accennato. Ma questa esclusione non c'è perchè nella locuzione « agenti tutti della forza pubblica » sono comprese anche le guardie forestali e le guardie daziarie. È una dizione generalissima che comprende tutti coloro che possono essere destinati alla garanzia dell'ordine pubblico.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni metto a partito l'articolo 11.

(È approvato).

Art. 12.

« Il provento delle ammende o delle oblazioni è devoluto allo Stato se trattasi di contravvenzioni a leggi o regolamenti generali, ed ai comuni se trattasi di contravvenzioni a regolamenti o disposizioni comunali.

« Sul provento delle ammende o delle contravvenzioni spetta all'agente, il quale ha regolarmente elevato la contravvenzione, la compartecipazione al sesto dell'ammenda o della oblazione, salvo all'autorità giudiziaria nella sentenza o a quella amministrativa nel decreto di accettazione dell'oblazione, ridurre tale compartecipazione nei casi in cui ciò risulti opportuno per le speciali circostanze della contravvenzione ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Taverna.

TAVERNA. Mi perdoni la Camera se per la seconda volta in questa discussione ritorno, sia pure brevemente, sullo stesso argomento, sulla compartecipazione degli agenti al provento delle multe degli automobili.

Pochi dati per giustificare la mia avversione a questo sistema.

Nel 1910, a Milano, due soli agenti guadagnarono 14 mila lire per la compartecipazione alle multe degli automobili. L'anno dopo, cioè nel 1911 furono più disgraziati. Ci furono due amnistie e guadagnarono soltanto seimila lire. Si sono formati dei veri specialisti in questo genere; prova ne sia che cinque soli agenti, l'anno scorso, elevarono ben 247 contravvenzioni. Mi si dirà: ma non per nulla ci sono i pretori che assolvono. Ebbene l'anno scorso, sempre a Milano, in soli sei mesi su 465 processi, per

reato di contravvenzione, non si è avuta nemmeno un'assoluzione...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. E segno che erano colpevoli.

TAVERNA. Vi furono 426 condanne e per le altre 39 non si arrivò alla sentenza, soltanto o perchè l'imputato era morto o per causa di prescrizione.

Per far vedere con quanti rampini si cerchi di condannare, citerò un solo esempio. L'articolo 6 del regolamento in vigore dice che un veicolo a trazione meccanica deve essere fornito di una tromba che deve essere di suono grave per gli automobili e di suono acuto per i motocicli. Ora, in un giudizio, il pretore ritenne, su conforme conclusione del pubblico ministero, che il suono della tromba era baritonale ed emise sentenza di condanna di cento lire. Le trombe sono divenute prime donne o qualche cosa di simile. (*Viva ilarità*).

PRESIDENTE. Ma venga all'articolo !...

TAVERNA. Sono precisamente nell'articolo. Parlo della compartecipazione degli agenti alle multe...

PRESIDENTE. Già, è la solita storia di San Giuseppe e del confessionale. (*Viva ilarità*).

TAVERNA. Vedete dunque dove si finisce colla compartecipazione degli agenti alle multe. Nel Consiglio comunale di Milano, nel mese scorso, a questo proposito, l'assessore Strambio, parlando a nome della Giunta, ebbe a dire: « Nessun regolamento municipale permette agli agenti di speculare sulle contravvenzioni. È questo il miglior riconoscimento da parte del comune che la legge non merita in ciò di essere imitata ». Noi invece veniamo ad incoraggiare la speculazione e continuiamo ad incoraggiarla anche, mi pare, con questa legge. Io, se il regolamento mi desse il diritto di farlo, non domanderei che si tolga agli agenti la compartecipazione; vorrei soltanto che questa fosse versata ad una Cassa di previdenza (*Mormorio*) per malattie, o pensioni, ma non direttamente agli agenti stessi; e non mi parrebbe con questo di domandare troppo.

PRESIDENTE. L'onorevole Taverna non fa alcuna proposta. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 12 così come ne ho dato lettura.

(*È approvato*).

Art. 13.

« Per le contravvenzioni in materia di circolazione dei veicoli a trazione mecca-

nica il funzionario o l'agente che ha redatto il verbale deve trasmetterlo nel termine perentorio di tre giorni all'autorità amministrativa del circondario se trattasi di contravvenzione alla presente legge od al relativo regolamento e nel termine perentorio di 24 ore al sindaco, se trattasi di contravvenzione ai regolamenti comunali o alle disposizioni speciali. L'autorità amministrativa del circondario o il sindaco nel termine perentorio di giorni 15 dalla data del verbale, quando la contravvenzione sia elevata nella provincia in cui risiede il contravventore o in provincia limitrofa, e di giorni 30 negli altri casi deve notificare agli interessati copia del verbale della elevata contravvenzione, dichiarando loro che possono essere ammessi a fare oblazione.

« Il contravventore può far domanda di oblazione all'atto stesso dell'accertamento della contravvenzione, e ne è presa nota nel relativo verbale.

« Appartiene all'autorità amministrativa del circondario od al sindaco accettare o rifiutare l'oblazione determinandone l'ammontare, a mezzo di apposito decreto. In difetto e trascorso il termine di 30 giorni, gli atti sono trasmessi all'autorità competente pel giudizio. L'autorità amministrativa del circondario od il sindaco, sul ricorso dell'interessato, possono annullare la contravvenzione in caso di evidente irregolarità od errore commesso dall'agente ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Taverna.

TAVERNA. Io vorrei sapere perchè il termine di quindici giorni per notificare la contravvenzione, quando si tratta di contravvenzione seguita nella stessa provincia od in provincia limitrofa, sia portato a trenta giorni quando si tratti di provincia non limitrofa. Grazie a Dio la posta in Italia va abbastanza bene, e non è necessaria una differenza di quindici giorni per mandare una lettera in una provincia non finitima. Cinquanta o sessant'anni fa avrei capito questa distinzione; oggi non la capisco e vorrei saperne la ragione.

PRESIDENTE. L'onorevole Bouvier propone di aggiungere in fine a questo articolo: « prima però che sia trasmessa all'autorità giudiziaria ».

Vorrà dire *trasmesso*, perchè parla di ricorso.

BOUVIER. No, si riferisce alla contravvenzione, e se mi permette, spiego il mio concetto.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ma si propone di cancellare questo comma.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Propongo infatti che per quest'ultimo comma dell'articolo 13 si ritorni al testo ministeriale, il quale diceva semplicemente:

« Appartiene all'autorità amministrativa del circondario od al sindaco accettare o rifiutare, a mezzo di apposito decreto l'oblazione. In difetto e trascorso il termine di 30 giorni gli atti sono trasmessi all'autorità competente pel giudizio ».

La Commissione credo aderisca a tornare al testo ministeriale, sopprimendo la facoltà del sindaco di annullare la contravvenzione ed allora non ha più ragione di essere l'emendamento dell'onorevole Bouvier.

BOUVIER. Perfettamente.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. E poichè mi trovo a parlare, faccio osservare all'onorevole Taverna che è norma comune in tutte le nostre leggi procedurali di stabilire termini diversi a seconda delle distanze.

Occorre tener conto delle necessità burocratiche: e poi non è a dimenticarsi che i termini sono perentori e devono perciò essere molto latì.

PRESIDENTE. La Commissione accetta che per l'ultimo comma si ritorni al testo ministeriale?

CRESPI SILVIO, *relatore*. Accetta. Faccio però osservare che già sono accaduti dei casi speciali, e ne potranno accadere anche in avvenire, in cui è stata dimostrata l'assenza assoluta dell'automobilista dal luogo della contravvenzione; ed allora il prefetto non ha dato corso agli atti giudiziari. Ora non vorrei che fosse compromesso questo principio.

PRESIDENTE. Ma insomma non si oppone al ripristino dell'ultimo comma del testo ministeriale?

CRESPI SILVIO, *relatore*. Non mi oppongo, ma nell'intesa che rimangano le cose come stanno.

PRESIDENTE. L'onorevole Bouvier proponeva di aggiungere in fine; « prima però che sia trasmessa all'autorità giudiziaria », ma il suo emendamento, dopo le dichiarazioni del Governo, non ha più ragione di essere. Rileggo e pongo a partito l'articolo 13, con la sostituzione dell'ultimo comma del testo ministeriale a quello del testo proposto dalla Commissione.

Art. 13.

Per le contravvenzioni in materia di circolazione dei veicoli a trazione meccanica il funzionario o l'agente che ha redatto il verbale deve trasmetterlo nel termine perentorio di tre giorni all'autorità amministrativa del circondario se trattasi di contravvenzione alla presente legge od al relativo regolamento e nel termine perentorio di 24 ore al sindaco, se trattasi di contravvenzione ai regolamenti comunali o alle disposizioni speciali. L'autorità amministrativa del circondario o il sindaco nel termine perentorio di giorni 15 dalla data del verbale, quando la contravvenzione sia elevata nella provincia in cui risiede il contravventore o in provincia limitrofa, e di giorni 30 negli altri casi deve notificare agli interessati copia del verbale della elevata contravvenzione, dichiarando loro che possono essere ammessi a fare oblazione.

Il contravventore può far domanda di oblazione all'atto stesso dell'accertamento della contravvenzione, e ne è presa nota nel relativo verbale.

Appartiene all'autorità amministrativa del circondario od al sindaco accettare o rifiutare, a mezzo di apposito decreto l'oblazione. In difetto e trascorso il termine di 30 giorni gli atti sono trasmessi all'autorità competente pel giudizio.

(È approvato).

Art. 14.

« È abrogato l'articolo 3 della legge 19 luglio 1909, n. 524, ed ogni altra disposizione contraria alla presente legge ».

Qui c'era un emendamento dell'onorevole Paniè, ma lo ha ritirato.

Nessuno chiedendo di parlare metto a partito l'articolo 14.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato domani a scrutinio segreto.

Risultamento della votazione segreta.

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

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Accettazione delle donazioni 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 (già approvato dal Senato) (1882):

Presenti e votanti	217
Maggioranza	109
Voti favorevoli	205
Voti contrari	12

(La Camera approva).

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

Presenti e votanti	217
Maggioranza	109
Voti favorevoli	198
Voti contrari	19

(La Camera approva).

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 28,894.38, verificatesi su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica, per l'esercizio finanziario 1910-11, concernenti spese facoltative (988):

Presenti e votanti	217
Maggioranza	109
Voti favorevoli	199
Voti contrari	18

(La Camera approva).

Rendiconto consuntivo dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario 1905-906 (6):

Presenti e votanti	217
Maggioranza	109
Voti favorevoli	193
Voti contrari	24

(La Camera approva).

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 240,904.70, verificatesi 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):

Presenti e votanti	215
Maggioranza	108
Voti favorevoli	197
Voti contrari	18

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abignente — Abozzi — Aguglia — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Aprile — Arrivabene — Artom — Astengo.

Baccelli Alfredo — Bacchelli — Balsano — Barnabei — Battaglieri — Battelli — Benaglio — Bergamasco — Berlingieri — Bertarelli — Bertolini — Bettolo — Bignami — Bissolati — Boitani — Bolognese — Bonapera — Borsarelli — Boselli — Bouvier — Bruniati — Buonauro — Buonvino.

Cabrini — Caetani — Calissano — Calisse — Cameroni — Canepa — Canevari — Cannavina — Cao-Pinna — Capaldo — Cappelli — Caputi — Carboni Vincenzo — Carcano — Carmine — Carugati — Casalini Giulio — Casciani — Casolini Antonio — Castoldi — Cavagnari — Cerulli — Chiaraviglio — Chimienti — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciccarone — Cimatei — Cimorelli — Ciocchi — Cipriani-Marinelli — Ciruolo — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Congiu — Consentini — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Cotugno — Credaro — Crespi Silvio — Cutrufelli.

Dagosto — Dari — De Bellis — Dell'Acqua — Dell'Arenella — De Nava Giuseppe — De Novellis — Dentice — De Seta — De Viti De Marco — Di Bagno — Di Frasso — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Scalea — Di Trabia.

Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Fani — Faranda — Fazi — Ferraris Carlo — Ferri Enrico — Finocchiaro-Aprile — Francica-Nava — Frugoni — Fumarola — Furnari — Fusco Alfonso — Fusco Ludovico.

Gallenga — Galli — Gallini Carlo — Gallo — Gazelli — Gerini — Giacobone — Giolitti — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Giuliani — Grippo — Grosso-Campana — Guglielmi.

Incontri.

Joele.

Lacava — Landucci — Leonardi — Libertini Gesualdo — Luciani — Lucifero.

Malcangi — Manfredi Manfredi — Maraini — Marangoni — Marsaglia — Materi — Maury — Meda — Merlani — Mezzanotte — Milana — Modica — Montessor — Morpurgo — Mosca Tommaso — Murri.

Nava Ottorino — Nitti — Nunziante.

Ottavi.

Padulli — Pala — Paniè — Pantano — Papadopoli — Paratore — Pasqualino-Vassallo — Pavia — Pecoraro — Pellegrino —

Perron — Pipitone — Pistoja — Podestà — Podrecca — Pozzi Domenico.

Rava — Ravenna — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Ridola — Rienzi — Rizza — Rizzone — Roberti — Romanin-Jacur — Romeo — Rondani — Rossi Eugenio — Rota Francesco — Rubini — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Sanarelli — Sanjust — Santoliquido — Scalini — Scano — Scellino — Schanzer — Silj — Simoncelli — Solidati-Tiburzi — Soulier — Speranza — Squitti — Staglianò — Suardi.

Tamborino — Taverna — Tedesco — Testasecca — Terlonia — Torre — Toscanelli — Trapanese — Turati.

Vaccaro — Valenzani — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Venzi — Viazzi — Vicini — Visocchi.

Sono in congedo:

Agnesi — Angiulli.

Baragiola — Baslini — Berti — Bonicelli — Buccelli.

Calleri — Calvi — Candiani — Casalegno — Ciartoso — Cicarelli — Curreno.

De Vecchi — Di Rovasenda.

Fortunati — Fusinato.

Giaccone — Goglio.

Indri.

Larizza — Luzzatti Riccardo.

Manfredi Giuseppe — Marcello — Margaria — Marzotto — Masciantonio — Moschini.

Nava Cesare — Negri De Salvi — Nuvoloni.

Paparo — Pellicchi — Pieraccini.

Queirolo.

Rebaudengo — Rizzetti — Rossi Gaetano.

Salamone.

Turbiglio — Turco.

Valvassori-Peroni — Venditti.

Zaccagnino.

Sono ammalati:

Berenini.

Cesaroni — Ciccotti — Colajanni — Comandini.

Fabri.

Longo.

Modestino.

Rota Attilio.

Assenti per ufficio pubblico:

Alessio Giulio.

Del Balzo.

Messedaglia — Molina — Montù.

Negrotto.

Pais-Serra.

Stoppato.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

RIENZI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere il motivo per cui l'Amministrazione delle ferrovie si ostina a non rendere più decente il servizio fra S. Eufemia Biforcazione e Catanzaro Marina.

« Antonio Casolini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia sulle cause per le quali da circa un anno si lascia sprovvista di titolare la importante pretura di Acri in provincia di Cosenza, con grave danno della giustizia, non che degli interessi morali e materiali delle popolazioni di quel mandamento.

« Berlingieri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se non ritenga doveroso istruire l'agente delle imposte di Monza (Milano) sulle modalità da eseguire per la tassazione delle cooperative, le quali sono sistematicamente perseguitate da imposizioni cervellotiche gravosissime accertate prescindendo dalle norme tassativamente indicate per questi speciali accertamenti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Samoggia ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per sapere se i provvedimenti, tante volte giudicati e consigliati quali indispensabili per porre un fine alla terribile infezione di carbonchio ematico ad Abbiategrasso, siano o non siano ancora stati applicati. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Samoggia ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se per garantire la vita e le sostanze dei cittadini, non creda giunto il momento di impiantare

almeno una stazione di carabinieri a Vico di Pantano, nel cui territorio si verificano atti di vero brigantaggio, ad opera di bande liberamente organizzate per l'assenza di qualunque rappresentante dell'ordine. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Visocchi ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si richiede la risposta scritta.

Sull'ordine del giorno.

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

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Pregherei la Camera di voler inscrivere nell'ordine del giorno per domani, immediatamente dopo la votazione della legge approvata oggi, la discussione sull'assestamento dei bilanci di previsione per l'esercizio finanziario 1911-12, e poi il bilancio del Ministero dell'interno, per il quale fu presentata la relazione, restando all'ordine del giorno, con la precedenza, tutti gli altri bilanci, secondo la deliberazione presa dalla Camera giorni or sono.

PRESIDENTE. E le altre leggi per quando le inscriviamo?

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Si potrà tenere qualche seduta mattutina per accelerare un po' la discussione dei bilanci, perchè bisogna prevedere che, quando verrà la legge elettorale, vi sarà una discussione lunga.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni in contrario, rimane stabilito che per domani, dopo le interrogazioni e la votazione segreta della legge sulla circolazione degli automobili, si iscriverà nell'ordine del giorno la discussione dei bilanci di assestamento e del bilancio dell'interno. (*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 19.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.
2. *Votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:*

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).

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).

Conversione in legge del regio decreto 24 dicembre 1911, n. 1377, col quale fu autorizzata 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).

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).

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).

Circolazione degli automobili (824).

Discussione dei disegni di legge:

3. Assestamento dei bilanci di previsione per l'esercizio finanziario 1911-12 (973).

4. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1912-13 (980).

5. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1912-13 (975).

6. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1912-13 (976).

7. Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1912-13 (977).

8. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1912-13 (978).

9. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1912-13 (979).

10. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1912-13 (981).

11. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1912-13 (982).

12. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1912-13 (983).

13. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1912-13 (984).

14. Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1912-13 (985).

15. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1912-13 (974).

16. Disposizioni per gli esami delle scuole elementari, popolari e medie (*Approvato dal Senato*) (922).

17. Modificazione ai ruoli organici delle segreterie delle Università e degli Istituti universitari. (*Approvato dal Senato*) (961).

18. Conversione in legge del regio decreto 21 settembre 1910, n. 644, che apporta modificazioni al regime fiscale degli spiriti. (604).

19. Conversione in legge del regio decreto 27 novembre 1910, n. 824, che ha recato modificazioni al testo unico delle leggi sulla tassa interna di fabbricazione degli spiriti e alla tariffa generale dei dazi doganali (678).

20. Ordinamento delle Borse di commercio e della mediazione, e tasse sui contratti di Borsa (168).

21. Facoltà al Governo di modificare la circoscrizione giudiziaria dei mandamenti e dei circondari (138).

22. Indennità ai deputati e incompatibilità parlamentari (121, 122, 140).

23. Modificazioni alla legge elettorale politica ed alla legge comunale e provinciale (253).

24. Conversione in legge del regio decreto n. 106 del 31 gennaio 1909 che approva la convenzione per l'esercizio da parte dello Stato della ferrovia a vapore tra la stazione di Desenzano ed il Lago di Garda (219).

25. Autorizzazione di spesa per l'attuazione della legge 14 luglio 1907, n. 503, che dichiara monumento nazionale i beni di Garibaldi in Caprera (428).

26. Pensione ed indennità agli operai della Zecca (472).

27. Proroga del periodo assegnato per il pagamento delle annualità dovute dai comuni delle provincie Venete e di Mantova, in rimborso delle somme pagate dallo Stato per speditività di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici ai sensi della legge 2 gennaio 1897, n. 35 (186).

28. Istituzione della Banca centrale della cooperazione e del lavoro (347).

29. Ordinamento dell'albo giudiziario degli ingegneri, architetti ed agronomi (591).

30. Norme per il transito ed il soggiorno delle navi mercantili lungo le coste dello Stato (*Modificato dal Senato*) (53-B).

31. Aggregazione del comune di Santa Domenica Vittoria al mandamento di Francavilla Sicilia (483).

32. Conversione in legge del regio decreto 21 ottobre 1910, n. 735, riguardante la proroga della scadenza delle cambiali e degli assegni bancari pagabili nel comune di Napoli (605).

33. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

34. Conversione in legge del regio decreto n. 558 del 29 luglio 1909 riguardante modificazioni alle tariffe e condizioni per i trasporti in considerazione della legge 7 luglio 1907, n. 489, sul riposo settimanale (726).

35. Ordinamento del Consiglio coloniale (755).

36. Provvedimenti per l'istruzione forestale (652).

37. Tombola telegrafica a favore del Conservatorio dei poveri orfani, dell'Ospedale di Santa Chiara, della Congregazione di carità, dell'Orfanotrofio femminile e dell'Ospizio di mendicizia di Pisa (803).

38. Provvedimenti per le case popolari economiche e per agevolare la costruzione ed il trasferimento di proprietà d'altri edifici ad uso di abitazione (450).

39. Aumento del numero dei consiglieri di Stato (578).

40. Costituzione di consorzi di custodia rurale nel Mezzogiorno e nella Sicilia (587).

41. Provvedimenti per la formazione e conservazione della piccola proprietà rustica e per il bene di famiglia (449).

42. Indicazioni stradali. (*D'iniziativa del Senato*) (741).

43. Conversione in legge del regio decreto 19 gennaio 1911, n. 54, emanato in virtù della facoltà concessa dall'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, prorogata con le leggi 26 dicembre 1909, n. 721, 13 luglio 1910, n. 455 e 30 dicembre 1910, n. 910 (792).

44. Sugli usi civici e sui domini collettivi nelle provincie dell'ex-Stato pontificio, dell'Emilia e di Grosseto (252).

45. Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Caltagirone e Grammichele (787).

46. Tombola telegrafica a favore dell'Asilo di infanzia di Viterbo, dell'erigendo ricovero dei vecchi cronici in Orte, e degli ospedali di Orte, Vetralla, Soriano nel Cimino e Vignanello (827).

47. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Furci (Santa Teresa di Riva) e Francavilla di Sicilia (693).

48. Tombola a favore della Congregazione di carità, dell'ospedale civico e del ricovero di mendicizia d'Eboli (890).

49. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Ragusa, Ragusa Inferiore, Monterosso, Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Buccheri, e degli asili infantili e di mendicizia di detti comuni (789).

50. Concorso dello Stato nelle spese per un monumento che ricordi in Melito Porto Salvo lo sbarco di Garibaldi (942).

51. Disposizioni sulle sovrimposte comunali e provinciali alle contribuzioni dirette fondiarie e sulle spese facoltative (932).

52. Riunione delle tombole e lotterie nazionali (927).

53. Acquisto del fabbricato attualmente in uso della Regia Guardia di Finanza in Cividale (955).

54. Giudizio contenzioso sui conti degli Enti locali (904).

55. Per la difesa del paesaggio (496).

56. Conto consuntivo dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1905-906 (680).

57. Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1911-12 (915).

58. Assestamento del bilancio di previsione della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1910-11 (917).

59. Approvazione della convenzione 16 giugno 1911 stipulata con gli Istituti fondatori della Cassa Nazionale d'assicurazione per gl'infortuni degli operai sul lavoro (949).

60. Modificazioni alle leggi sui limiti di età degli ufficiali generali (301).

Seguito della discussione dei disegni di legge:

61. Modificazione all'articolo 88 della legge elettorale politica (387).

62. Relazione della Giunta delle elezioni sull'accertamento dei deputati impiegati (Doc. VIII-bis).

63. Sospensione delle autorizzazioni di tombole e lottorie nazionali (*Approvato dal Senato*) (684).

64. Modificazione dell'articolo 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento del servizio delle strade ferrate non concesse all'industria privata (709).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1912 — Tip. della Camera dei Deputati.

