

LV.

TORNATA DEL 29 DICEMBRE 1909

Presidenza del Presidente MANFREDI.

Sommario. — *Elenco di omaggi (pag. 1698). — Sunto di petizioni (pag. 1698) — Comunicazione di un messaggio del ministro della pubblica istruzione (pag. 1698) — Annuncio d'interpellanze dei senatori Cerruti, Monteverde e D'Antona (pag. 1699) — Congedo (pag. 1699) — È aperta la discussione generale sul disegno di legge: « Modificazioni alla legge 10 dicembre 1905, n. 582, relativa alle tasse sui velocipedi, sui motocicli e automobili » (N. 139) — Parlano i senatori Cencelli (pag. 1699), Bettoni (pag. 1700) — Pirelli (pag. 1701) — Tarditi (pag. 1703), Lamberti (pag. 1709), Biscaretti, relatore (pag. 1703), il ministro delle finanze (pag. 1705) e il Presidente del Consiglio (pag. 1709) — Parla poi il senatore Di Camporeale, il quale presenta, a nome dell'Ufficio centrale, un ordine del giorno (pag. 1710) — Dopo osservazioni dei senatori Bettoni (pag. 1712), Pirelli (pag. 1712), Astengo (pag. 1713) nonché del ministro delle finanze (pag. 1713) e del Presidente del Consiglio (pag. 1714), il senatore Biscaretti, relatore, a nome dell'Ufficio centrale, ritira l'ordine del giorno (pag. 1714) e la discussione generale è chiusa (pag. 1714) — Senza discussione, si approvano gli articoli del disegno di legge (pag. 1714) — È approvato senza discussione il progetto di legge: « Partecipazione ufficiale dell'Italia alle esposizioni di Buenos Aires e di Vienna nel 1910 » (N. 154) (pag. 1717) — Viene in discussione il disegno di legge: « Unificazione dei servizi marittimi » (N. 159) — Parlano nella discussione generale i senatori Paternò (pag. 1717) e Pierantoni (pag. 1719), ai quali rispondono il relatore senatore Gualterio (pag. 1720) e il ministro della marina (pag. 1722) — La discussione generale è chiusa — All'art. 1° il senatore Blaserna fa una raccomandazione (pag. 1724), che è accolta dal ministro della marina (pag. 1724) — Si approva l'art. 1°, e senza osservazioni il 2° — Il progetto di legge è rinviato allo scrutinio segreto — È approvato senza discussione il disegno di legge: « Cessione alla Società Reale per l'educazione correttiva dei minorenni dell'antico Regno Sardo di una parte del fabbricato detto della Missione in Torino » (N. 158) (pag. 1724) — Viene in discussione il disegno di legge: « Provvedimenti in favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908. Tasse di successione e sui redditi di manomorta » (N. 157); e il Presidente del Senato commemora l'anniversario del disastro di Messina e Reggio (pag. 1725) — A lui si associa il Presidente del Consiglio (pag. 1725); indi si approva, senza discussione il progetto (pag. 1726) — Non ha luogo discussione generale sul disegno di legge: « Istituzione del credito agrario nelle Marche e nell'Umbria » (N. 155) (pag. 1726) — Sull'art. 2 fa osservazioni il senatore Manassei (pag. 1726) al quale risponde il ministro di agricoltura, industria e commercio (pag. 1727) — Gli altri articoli sono approvati senza osservazioni (pag. 1727). Su proposta del Presidente del Consiglio (pag. 1731), approvata dal Senato (pag. 1731) il senatore Mariotti Giovanni dà lettura della relazione sul disegno di legge: « Costruzione*

LEGISLATURA XXIII — 1^a SESSIONE 1909 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 DICEMBRE 1909

o ricostruzione delle strade d'allacciamento per i comuni isolati a sensi della legge 15 luglio 1906, n. 383 (N. 156) (pag. 1732) — Non ha luogo discussione generale; e, senza discussione, sono approvati gli articoli (pag. 1738) — Saluto al Presidente: parole del senatore Beltoni (pag. 1740), del Presidente del Senato (pag. 1740) e del Presidente del Consiglio (pag. 1740) — Votazione a scrutinio segreto (pag. 1741) — Chiusura (pag. 1741) e risultato di votazione (pag. 1741) — Il Senato sarà convocato a domicilio (pag. 1741).

La seduta è aperta alle ore 15.5.

Sono presenti: il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, e tutti i ministri, meno quello dei lavori pubblici. Interviene più tardi il sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

MARIOTTI FILIPPO, segretario. Dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Elenco di omaggi.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Mariotti Filippo di dar lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti al Senato.

MARIOTTI FILIPPO, segretario, legge:

Fanno omaggio al Senato delle seguenti pubblicazioni:

L'Istituto coloniale italiano, Roma: *Annuario di quell'Istituto per il 1909*.

Il dottor Pompeo Vallardi, Pavia: *L'articolo primo della legge sui diritti di autore*.

L'Istituto Casanova di Napoli: *Resoconto dell'adunanza generale dei soci del giorno 24 maggio 1909*.

La scuola veneta di pesca e acquicoltura, Venezia: *Relazione sull'attività spiegata dalla scuola nell'anno 1906*.

Il deputato Paolo Boselli, Roma: *In memoria dell'abate Pietro Canoux*.

Il prof. Manfredi Siotto Pintor, Roma: *Se la donna sia esclusa per legge dalla professione di procuratore e di avvocato*.

Il ministro della marina, Roma: *La radiotelegrafia al Benadir*.

Il dottor Luigi Princivalle, Roma: *La ricchezza privata in Italia*.

Il senatore Luigi Bodio, Roma: *La biblioteca Marciana nel triennio 1906-1908*.

Il sindaco di Firenze: *Annuario statistico del Comune di Firenze*, anno VI, 1908.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio: *Catalogo della biblioteca, supple-*

mento VI dal 1° luglio 1906 al 31 dicembre 1908.

La Società per gli studi della malaria, Roma: *Atti di quella Società*, volume X.

Il sig. Herbert M. Casson, Chicago: *Cirrus hall Cornik, sua vita e opere*.

Il presidente della Deputazione provinciale di Bologna: *Atti della II^a sessione straordinaria del Consiglio provinciale di Bologna dal 7 al 15 dicembre 1908*.

Il ministro di agricoltura industria e commercio: *Relazione concernente l'azione svolta dal Ministero di agricoltura, industria e commercio durante l'ultimo triennio*.

Il Municipio di Vicenza: *Relazione della Commissione d'inchiesta sulle abitazioni cittadine in Vicenza*.

Il R. Comitato geologico: *Memorie per servire alla descrizione della carta geologica di Italia* (vol. V, par. I).

Sunto di petizioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Mariotti Filippo di dar lettura del sunto delle petizioni pervenute al Senato.

MARIOTTI FILIPPO, segretario, legge:

N. 27. Il signor F. P. Pleyoult abitante in Roma, fa voti al Senato perchè gli sia fissata l'indennità che dice spettargli per diritto di guerra.

N. 28 La Deputazione provinciale di Terra d'Otranto, fa voti al Senato per il passaggio a carico dello Stato degli Archivi provinciali del Mezzogiorno.

N. 29. Il Consiglio comunale di Veglie, provincia di Lecce fa voti al Senato per la giusta ed imparziale applicazione della nuova legge catastale.

Messaggio del ministro dell'istruzione pubblica.

PRESIDENTE. Comunico al Senato la seguente lettera del ministro della pubblica istruzione:

« A tenore dell'art. 2 della legge 27 giugno 1903, n. 242, mando a codesta Eccellentissima Presidenza gli acclusi elenchi delle licenze rilasciate dai regi Uffici di esportazione degli oggetti di antichità e d'arte nel terzo e quarto trimestre 1908 e nel primo e secondo trimestre 1909.

« Il ministro
« D A N E O ».

Do atto al ministro della pubblica istruzione di questa comunicazione.

Annuncio di interpellanze.

PRESIDENTE. Il senatore Cerruti ha inviato alla Presidenza la seguente domanda d'interpellanza.

« Desidero di interpellare gli onorevoli ministri delle finanze e del tesoro, per sapere se non credano possibile di modificare l'art. 2 della legge 26 febbraio 1865, n. 2136, nel senso di estendere l'esenzione dalla imposta sui fabbricati ai locali destinati esclusivamente alla cura ed al ricovero degli indigenti ».

Domando al ministro delle finanze se accetta, anche a nome del suo collega del tesoro, questa domanda d'interpellanza.

ARLOTTA, *ministro delle finanze*. Accetto la domanda d'interpellanza del senatore Cerruti, anche a nome del mio collega del tesoro, riservandomi d'indicare il giorno in cui potremo rispondervi.

PRESIDENTE. L'interpellanza sarà allora svolta in seduta da stabilirsi.

Il senatore Monteverde ha inviato alla Presidenza la seguente domanda d'interpellanza:

« Desidero interpellare il ministro della pubblica istruzione sulla tutela dei monumenti e delle cose d'arte di Roma e provincie italiane ».

Il senatore D'Antona ha presentato la seguente domanda d'interpellanza:

« Desidero d'interrogare il ministro della pubblica istruzione per sapere dei criteri, ai quali egli vorrà attenersi nel modificare la tabella G riguardante il personale assistente delle Regie Università, in esecuzione dell'art. 32 della legge 19 luglio 1909 sui provvedimenti per l'istruzione superiore ».

Non essendo presente il ministro della pubblica istruzione, prego l'onorevole Presidente

del Consiglio di volergli comunicare queste due domande d'interpellanza.

SONNINO-SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Comunicherò al ministro della pubblica istruzione queste domande d'interpellanza.

Congedo.

PRESIDENTE. Il senatore Savorgnan di Brazzà domanda una proroga di otto giorni del suo congedo, per motivi di salute.

Se non vi sono opposizioni, questa proroga di congedo s'intenderà accordata.

Discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 10 dicembre 1905, n. 582, relativa alle tasse sui velocipedi, sui motocicli e automobili » (N. 139).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge per modificazioni alla legge 10 dicembre 1905, n. 582, relativa alle tasse sui velocipedi, sui motocicli e automobili.

Prego il senatore segretario Mariotti Filippo di dar lettura del disegno di legge.

MARIOTTI FILIPPO, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 139).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare il senatore Cencelli.

CENCELLI. Per incarico ricevuto dalla Presidenza dell'Unione delle provincie italiane e nell'interesse della provincia di Roma, che ho l'onore di rappresentare, prego il Senato di prendere in considerazione un voto emesso nell'ultimo Congresso delle provincie italiane, tenutosi a Catania nel maggio del corrente anno, e che suona in questo modo: « L'Unione delle provincie italiane fa voti perchè la tassa delle automobili, proposta col disegno di legge presentato alla Camera dei deputati, sia devoluta alle provincie ».

La giustizia di questo voto a me sembra evidente; difatti mentre le provincie amministrano e mantengono una quantità di strade per una percorrenza di oltre 43,000 chilometri, lo Stato non ha a suo carico che appena 6000 chilometri di strada, e questo numero va continuamente diminuendo man mano che vengono costruite nuove linee ferroviarie concorrenti e parallele alle strade nazionali.

Alle cifre che ho indicate, generali per tutto il Regno, aggiungerò il caso tipico della provincia di Roma, dove la sproporzione apparisce più evidente. Mentre la provincia ha in manutenzione circa 3700 chilometri di strade, ed i comuni 600 chilometri, lo Stato ne ha in manutenzione appena 35 o 36, e cioè il tratto di strada che da Montefiascone arriva al confine toscano.

Tutti coloro che si occupano di automobilismo (e molti colleghi possono parlarne anche con più cognizione di causa di me), sanno che la ruota dell'automobile, com'è stato anche dichiarato a Parigi nell'ultimo Congresso della strada, è il peggiore nemico delle strade, perchè le succhia letteralmente, e i copertoni che hanno i bolloni metallici, gli *antiderapants*, ne fanno addirittura strazio.

Per l'esperienza che io ho della provincia di Roma, sulle strade dove sono stati impiantati servizi pubblici di automobili, e dove transitano maggior numero di automobili privati, la spesa della manutenzione è quasi duplicata.

Inoltre molte strade provinciali, per le esigenze automobilistiche, hanno bisogno anche di una sistemazione migliore e di correzioni frequentissime, delle quali non si sentiva il bisogno quando l'automobilismo non aveva ancora preso tanto sviluppo.

Sembrerebbe quindi evidente che le provincie, che mantengono le strade, dovessero godere di una parte almeno, del reddito della tassa che è stata imposta alle automobili, e che viene col presente disegno di legge aumentata.

Tutte insieme le provincie italiane spendono per la manutenzione delle strade somme fortissime; d'altra parte i loro bilanci sono arrivati al punto che non ammettono spese ulteriori, fino a che non venga una nuova modificazione della legge comunale e provinciale, che permetta di superare il limite della sovrainposta, risultante dalla media del triennio anteriore al 1894.

Per queste considerazioni io spero che l'Ufficio centrale e l'onorevole ministro non vorranno opporsi a prendere in considerazione il voto delle provincie, ed accettare come emendamento alla legge quello che le provincie hanno chiesto, cioè che la tassa sulle automobili sia devoluta a loro vantaggio in tutto o almeno in parte. (*Approvazioni*).

BETTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BETTONI. Di fronte a questa legge l'animo mio è stato molto perplesso, perchè da un lato trovo quasi completamente esaudito un voto che anticamente avevo fatto riguardo alla diminuzione della tassa sulle biciclette e per ciò l'approvo, e dall'altro lato rilevo disposizioni riflettenti le automobili, che non approvo.

Traevo convinzione dell'utilità di una minor tassa sulle biciclette sia dal fatto che in Francia non una ma due riduzioni di tassa erano state fatte, e questo non aveva portato alcun svantaggio alle finanze, sia perchè era eccessivamente grave l'attuale tassa in confronto al prezzo di tale mezzo di trasporto che è diventato popolarissimo.

Io avrei preferito, naturalmente, che si fosse discesi subito ad una tassa di cinque lire, tal quale io ebbi occasione più volte di richiedere, ma non debbo scordare che quando io facevo tale raccomandazione le condizioni delle finanze dello Stato erano migliori. Tre anni fa, quand'io sollevai in Senato questo argomento, eravamo al punto in cui, per la conversione della rendita e per altre circostanze, le finanze italiane erano più prospere che oggi non siano. Quindi non posso, per troppo zelo, esagerare nei miei desideri, persistendo nel pretendere la riduzione della tassa a cinque lire, pensando anche che in Francia non si saltò immediatamente a tre lire di tassa ma si passò prima a sei e successivamente a tre; ed io mi auguro che le finanze italiane possano permetterci di discendere da sei a tre lire, ed intanto mi contento della proposta riduzione.

Non posso però essere parimenti soddisfatto della dimenticanza riguardo ad una classe di ciclisti. Io avrei desiderato che nella legge fosse ricordato che in Italia è sorta una nuova iniziativa, quella dei volontari ciclisti, e in questo mio desiderio il generale Tarditi sarà certo solidale con me, e che a costoro, che formano un nucleo importante della difesa nazionale, fosse concesso un vantaggio sugli altri con l'esonero, in tutto o in parte, della tassa.

Però sono amico del bene e non lo sacrifico per volere il meglio. Ma dove sono malcontento della legge - e lo ripeto francamente - è per quanto riguarda le disposizioni sulle automobili.

A parte la questione della tassa, che io, non meno del senatore Cencelli, avrei desiderato fosse lasciata alle provincie, trovo che questa legge viene a ribadire quasi una persecuzione a questa industria e a questo mezzo di trasporto.

L'alta Corte di giustizia si è occupata spesso di automobili e di contravvenzioni automobilistiche! Non mai numerosi come ora sono venuti davanti al Senato (sempre poi assolti) nostri colleghi imputati di contravvenzioni automobilistiche ingiustificate!

E questo in forza di un regolamento tutt'altro che ben fatto. Il regolamento nuovo, che porta la data del 29 luglio scorso, aggrava poi in modo sensibile i rigori per gli automobilisti.

Io vedo che la nuova legge apporta nuovi aggravii di tasse; per quanto me ne dolga, su queste passerei, se, ripeto, non trovassi che l'industria automobilistica, già flagellata in una maniera straordinaria da una crisi dolorosissima, mentre ha dato un grande coefficiente alla esportazione italiana, questa industria, dico, non venisse ancora colpita da altre vessazioni, le più gravi delle quali sono stabilite dagli articoli 7, 8 della legge in esame, dove s'impone alle fabbriche l'uso di targhe provvisorie, le quali debbono essere differenti per ogni diversa forza di motore.

Ora tutto questo prova che muoviamo proprio in guerra contro questa industria; e questa guerra vien mossa, implicitamente, anche a quella del movimento dei forestieri.

Infatti con tutte le vessazioni, che, non tanto da questa legge, quanto dal regolamento del 29 luglio 1909 vengono a colpire coloro i quali si giovano delle automobili per viaggiare, ne verrà che i turisti, che pure portano tanto movimento di danaro e di ricchezza nel nostro paese, si allontaneranno. Basta infatti esaminare l'art. 61 del regolamento, di cui parlavo pocanzi, per persuadersi come noi abbiamo calcato la mano, in maniera veramente insopportabile, sopra questa industria. Io pertanto mi sentirei titubante nel deporre il voto nell'urna: da una parte vorrei votare la legge per il fatto che, effettivamente, corrisponde ai desideri dei ciclisti e agli interessi del paese, dall'altro mi sento contrariato per il fatto che ci mettiamo su una strada che finirà per portare alla soppressione dell'industria delle automobili, con gravissimo danno dell'economia nazionale.

In questa perplessità io vorrei domandare al ministro una cortese assicurazione: poichè il regolamento del 1909 dovrà essere riveduto, perchè deve essere messo in relazione con una convenzione internazionale avvenuta a Parigi, e poichè da tutte le parti, e dai sodalizi, non soltanto sportivi, ma anche da quelli che hanno maggior peso nella considerazione del paese, come la Camera di commercio di Torino ed altre, vengono doglianze, io faccio voti perchè il ministro delle finanze voglia assicurarmi che egli, prossimamente, appena il tempo glielo concederà, voglia prestare tutta la sua attenzione, insieme al suo collega dei lavori pubblici, per mettere il regolamento del 1909 in relazione colle vere esigenze, e dell'industria automobilistica e dell'industria del movimento dei forestieri. Se avrò questa assicurazione, come spero, per l'amore che il ministro delle finanze ha dimostrato sempre per lo svolgersi delle industrie italiane, io voterò la legge: se così non fosse, forse mi troverò costretto a votare contro, benchè la legge proponga la diminuzione della tassa sui velocipedi. (*Approvazioni*).

PIRELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIRELLI. Entrato di recente in Senato, non avrei sollecitato l'onore di prendere la parola così presto, se, vivendo in un centro dove esiste su larga scala l'industria dei velocipedi e delle automobili, e dove hanno sede forti associazioni di diporto, non fossi stato impressionato dal clamore che ha sollevato la legge di cui oggi discutiamo, e più ancora dal regolamento del 29 luglio 1909 sulla circolazione delle automobili, emanato del Ministero dei lavori pubblici in seguito alla legge 15 luglio 1909.

Io non infliggerò agli onorevoli senatori un discorso, poichè fortunatamente sono stato preceduto, in quanto avevo a dire, dall'onorevole Bettoni; e mi associo a lui nel domandare ai ministri competenti di voler dare delle assicurazioni tranquillanti al Senato ed al paese su quel regolamento, il quale, indipendentemente da ciò che dispone in linea penale la legge del 15 luglio 1909, contiene molte disposizioni che lo peggiorano assai in confronto al regolamento antecedente. Non starò ad enumerare quali sieno i punti sui quali venne segnalato questo peggioramento, e se il ministro avrà la cortesia, come già l'ebbe in passato il ministro

dei lavori pubblici, allorchè gettò le basi del regolamento criticato, di chiamare a consultazione i rappresentanti delle maggiori associazioni sportive, e della industria automobilistica, egli potrà sincerarsi delle necessità di togliere tosto alcune delle disposizioni che, indipendentemente dalla legge 1909, sono nell'attuale regolamento 29 luglio, e che veramente riescono vessatorie e d'inceppamento sì alla industria, come all'esercizio dell'automobilismo.

Oltre le raccomandazioni fatte dall'onor. senatore Bettoni, io desidero in particolar modo farne un'altra all'onor. ministro, la quale riguarda il nuovo regolamento che dovrà pure essere compilato per l'attuale legge, una volta votata. Questo regolamento dovrà indicare il procedimento per determinare la forza massima di ciascun tipo di automobile onde applicare la relativa tassa. Pare, da quanto già si è manifestato nell'altro ramo del Parlamento, allorchè si discusse la legge attuale, che si rifugga dall'applicare per questa determinazione una formula unica; e pare che invece si voglia ricorrere a prove dirette della forza di ogni tipo di vettura o di motore presso il fabbricante, mediante l'ordinario mezzo della prova al freno, o con mezzi analoghi. Ora i fabbricanti sono preoccupati delle conseguenze che questo sistema di accertamento può avere per la loro industria, ed io aggiungo che può anche esserne preoccupato il ministro delle finanze. L'applicazione del freno, o di un altro mezzo consimile, per accertare la forza massima di un motore, non è detto che dia sempre risultati costanti, a causa dei molteplici elementi che concorrono a determinare tali risultati, e che possono variare col variare delle circostanze, nelle quali procedono gli esperimenti, e col variare degli sperimentatori. Da ciò può o derivare danno al fabbricante anche sotto l'aspetto non più della tassa, ma del commercio e della reputazione industriale. Basta a dimostrarlo una considerazione: due fabbricanti presentano due tipi identici o classificati di eguale forza; viceversa, l'uno per accorgimenti meccanici o per fortunata combinazione dei delicati coefficienti che concorrono a formare il risultato della prova, ottiene un verdetto ufficiale per una determinata forza, superiore a quella che ottiene l'altro.

È indubitabile che quest'ultimo sarà messo

in una condizione d'inferiorità di fronte al commercio; e certamente, per quanto possa difendersi, troverà sempre che l'opinione pubblica starà, a danno di lui, col documento ufficiale.

In Germania e in Francia si determina questa forza a mezzo di una formula la quale, essendo basata sulle dimensioni inalterabili determinate e positive degli elementi motori, raggiunge sempre un grado di approssimazione che, in linea fiscale, può essere accettata pienamente. Questo è pure il mezzo d'accertamento della forza tassabile che domandano i nostri fabbricanti.

La formula, come tutti possono bene intendere, dovrà riferirsi, come fa quella usata all'estero, alle dimensioni dei cilindri e al numero dei cilindri del motore.

Con tale sistema di accertamento verranno anche risparmiate le continue spese per l'invio di funzionari idonei e di apparati, per eseguire la prova delle macchine presso i fabbricanti.

Io dunque mi associo all'onorevole Bettoni per raccomandare all'onorevole ministro una revisione di alcune disposizioni del regolamento 29 luglio 1909, le quali possono essere mutate senza rivedere la legge da cui esso proviene, come, ad esempio, quella che impone il passo d'uomo nell'abitato, quella che riguarda l'intimazione della contravvenzione al conducente, la recidività, l'esame dei *chauffeurs* che dovrebbero essere fatti soltanto presso i 10 circoli ferroviari, e non più presso i 69 capoluoghi di provincie, come per il passato; giacchè, quantunque siano abilitate a ciò anche le scuole per formare conducenti automobili, esse non sono che tre e risiedono tutte dove già esiste un circolo ferroviario; cosicchè un operaio, che voglia ottenere il certificato di idoneità a condurre automobili, dovrà spesso incontrare, non solo la grave spesa di un lungo viaggio, ma anche quella della macchina per fare le prove, o trovarne una da affittare sul posto.

Io dunque raccomando che sia riveduto questo regolamento, che d'altronde non credo sia neppure in vigore, ma dovrà entrarvi quanto prima, con l'attuazione cioè della legge che ora discutiamo. A rendere facile questa revisione concorre la circostanza che esso dovrà in ogni modo venir ritoccato per introdurvi le disposizioni, fissate ultimamente nella conven-

zione internazionale di Parigi ed accettate dall'Italia. Raccomando che nel regolamento per l'applicazione dell'attuale legge, si voglia precisare una formola che valga ad accertare la forza delle automobili in funzione degli elementi testè indicati.

Io non credo, come già si è accennato alla Camera dei deputati, che sia difficile trovare questa formola. Già ne sono in pratica altrove, e non è il caso di pretendere una formola che risponda con esattezza matematica per ogni singola macchina; basterà che essa non si discosti molto da tale precisione, perchè coi risultati complessivi abbiano a compensarsi le differenze, a tutela di tutti, non esclusa la pubblica finanza. D'altronde non è in Italia che manchino le buone tradizioni e l'abilità in materia di tassazione. Basti citare quanto si seppe fare per l'applicazione della tassa sul macinato per confidare che il genio dei nostri funzionari non mancherà anche questa volta alla prova.

TARDITI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TARDITI. L'on. Bettoni ha alluso al Corpo dei volontari ciclisti e automobilisti e benignamente ha alluso anche a me, che, modestamente, ne sono il capo.

Afferro quindi l'occasione per rappresentare al Senato che, pur trattandosi di un Corpo che si educa e si istruisce seriamente, non si potè ottenere nè l'esenzione nè la riduzione della tassa sull'uso della bicicletta.

So con quanto amore il ministro della guerra perorò in proposito, ma anche la sua fatica fu sciupata.

Non chiedo che si modifichi oggi questo disegno di legge, ma esprimo l'augurio che il Presidente del Consiglio e l'onorevole ministro delle finanze vorranno prendere a cuore le sorti di questa istituzione, che fu votata per legge e che, al momento opportuno, potrà essere assai utile per la difesa della patria. (*Approvazioni*).

BISCARETTI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BISCARETTI, *relatore*. Dopo i poderosi discorsi degli amici e colleghi che sono intervenuti in questa discussione, poco mi resta a dire, perchè il campo che mi ero preparato, è stato quasi completamente mietuto.

Tuttavia credo opportuno fare qualche di-

chiarazione e dare qualche spiegazione o, dirò meglio, qualche illustrazione sul presente disegno di legge.

Esso si divide, si può dire, in due parti: la prima riguarda i velocipedi, la seconda le automobili.

Circa la prima parte, quella cioè riguardante i velocipedi, dirò subito che l'Ufficio centrale si occupò, con molta cura e con un affetto speciale, della questione della tassa sulle biciclette, riconoscendo giusta, anzi più che giusta giustissima, una riduzione di questa tassa.

Dirò di più che la prima idea dell'Ufficio centrale fu quella di chiedere all'onorevole ministro che questa tassa fosse ancora ridotta e portata a sole lire cinque. In definitiva la somma che avrebbe in meno incassato lo Stato sarebbe stata piccola. Infatti, se consideriamo che, come risulta dai dati forniti dall'onorevole ministro, in Italia vi sono oggi poco più di 470,000 biciclette, ne segue che, se la tassa fosse stata ridotta a lire 5 invece che a lire 6, lo Stato avrebbe incassato, in meno, soltanto 470,000 lire.

Ma poi, per non intralciare o ritardare l'applicazione di questa legge, da tanto tempo promessa e da tutti invocata, l'Ufficio centrale decise di accettare la riduzione della tassa da 10 a 6 lire.

Però, io mi permetto di far presente all'onorevole ministro che ormai il prezzo della bicicletta è diventato minimo.

Nel commercio si chiama *serie* la collezione completa di tutti i pezzi necessari per formare una bicicletta. Ora una serie la si ottiene per 68 lire, e non c'è operaio meccanico il quale non componga da sè, nei momenti di riposo, la sua bicicletta.

Di modo che, lo comprendono chiaramente gli onorevoli colleghi, una bicicletta oggi può costare 90 o 100 lire, a dir molto.

Ma io ho voluto informarmi di un altro fatto.

In un centro, dove le costruzioni meccaniche sono molto sviluppate, ho voluto avere, per dir così, un dato preciso, per calcolare come sia diffuso l'uso di queste biciclette; e ho potuto verificare che, in fabbriche importanti, più della metà degli operai che vi sono occupati, possiedono una bicicletta, ciò che permette loro di trasportarsi facilmente dalle loro abitazioni al luogo dove sorge la fabbrica.

Il Governo veramente avrebbe dovuto seguire un po' l'esempio che gli è venuto dall'estero.

Io non farò la specificazione di quella che è la tassa sulle biciclette negli altri paesi; perchè, come l'onor. ministro avrà certamente letto, questo è già detto nella relazione.

Mi permetterò soltanto di accennare alle condizioni della vicina Francia.

Come l'onor. amico Bettoni ha già esposto, in Francia, dopo circa tre anni, la tassa sulle biciclette è stata ridotta da sei a tre lire.

Io credo che, se il nostro Governo avesse un po' prima proposta la riduzione, non si troverebbe ora nella condizione di sentirsi fare tra poco tempo - come avverrà certamente - la richiesta di un'altra riduzione; e potrebbe vivere invece, per un certo periodo di tempo, una vita più tranquilla.

Aggiungo che nel Belgio e nella Francia sono considerate molte esenzioni. Il mio onorevole collega, il senatore Tarditi, il quale, nella sua qualità di presidente, ha la parola così alta ed autorevole, ha parlato di quei derelitti volontari ciclisti a cui il Governo domanda molto, ma ai quali non ha mai dato niente fino ad ora, salvo il trasporto delle biciclette in ferrovia.

Associandomi a quanto ha detto così bene il senatore Tarditi pei volontari ciclisti, aggiungerò che nel Belgio ed in Francia vi sono molte altre esenzioni; ad esempio quella a favore dei fattorini rurali. In Francia non vi è Comune che non abbia i fattorini rurali forniti di bicicletta, ed essi sono esenti da ogni tassa. Perchè dunque non pensiamo anche noi a questa esenzione?

Passando al secondo punto, dico subito che, per quanto me ne rincresca, vorrei, se ciò fosse possibile, aggiungere altre osservazioni a quelle già esposte dai colleghi che mi hanno preceduto.

Non parlerò della tassa, che viene ad essere aumentata, all'incirca, dal venti al cento per cento.

Verremo così ad avere anche per le automobili la prerogativa che già abbiamo per le ferrovie, cioè che in Italia si pagherà di più che non in tutti gli altri paesi. Invece all'estero si concedono tutte le facilitazioni possibili. In Austria-Ungheria, ad esempio, e almeno in que-

sto dovremmo seguire la nostra alleata, non si paga nulla.

Ma crede il Governo che con l'aumento della tassa si possa ottenere una entrata maggiore? Io non lo credo. Ed infatti, se si aumenta la tassa, sicuramente diminuirà la produzione delle automobili. Ed inoltre, onorevole ministro delle finanze, ella m'insegna che le automobili hanno bisogno della benzina, ed ella sa, e potrà vederlo anche dai suoi conti, quanto renda al tesoro il consumo della benzina.

Ora, se da una parte si aumenta la tassa sulle automobili, dall'altra diminuirà sicuramente il prodotto della tassa sulla benzina.

Ora, incidentalmente, vengo al famoso regolamento, e ne spiego l'origine.

Come è sorto questo regolamento? Esso non si applica a questa legge, ma bensì alla legge del 27 luglio 1909, n. 524, la quale coordinò in testo unico le disposizioni vigenti per le ferrovie concesse all'industria privata e per le automobili in servizio pubblico. Come va che questo regolamento è stato ora applicato alle vetture private? Io non voglio fare alcun appunto, nè dubitare di alcuno, nè, tanto meno, di imputare chicchessia di malafede, poichè posso spiegarmi benissimo la cosa. Infatti all'art. 3° sono introdotte due sole parole. Questo articolo dice: le contravvenzioni stabilite dal regolamento per le automobili in servizio pubblico « o privato ». E allora ecco spiegato come sia nato questo regolamento.

Ma di esso io non parlerò, perchè avrei troppo da dire; accennerò soltanto a due punti.

Col nuovo regolamento, oltre al fatto gravissimo che un infelice proprietario di automobile può diventare responsabile, non solo civilmente, ma anche penalmente (e su di ciò io, che non sono legale, mi rimetto al parere dei molti competenti tra i nostri colleghi), può succedere questo: che il proprietario sia colpito mentre non ha arrecato nessun danno, e invece il colpevole, che è il meccanico, non abbia alcuna penalità. Come spiegare un tale assurdo?

E facciamo un caso inverso. Una persona ha un meccanico che viene colpito dalla pena di una multa e perciò lo licenzia. Questo meccanico passa al servizio di un altro proprietario (che non sa nulla della multa, perchè la multa non apparisce sul certificato) e incorre in una nuova contravvenzione. Siccome il magistrato

ha l'obbligo nell'è recidive di applicare il massimo della multa (e sull'opportunità di quest'obbligo mi appello ai colleghi competenti), così esso dovrà applicare il massimo della multa al secondo proprietario, mettendo a suo carico gli effetti della recidiva, vale a dire gli effetti di una prima contravvenzione, da lui ignorata, perchè accertata quando il meccanico era al servizio del primo proprietario. Mi si perdonerà la parola, ma questo è un vero assurdo.

Io credo poi che, se il Governo avesse l'accortezza di non aumentare tanto le tariffe, potrebbe riscuotere molto di più che con le tariffe elevate. Un individuo, trovandosi nella condizione di essere multato di 5, 10 o 20 lire, per non aver seccature, pagherà; ma non è più così, quando si tratta di multe che vanno fino a L. 500 ed oltre ancora.

Io di multe non ne avrò più, perchè da quattro anni ho completamente abbandonato l'automobilismo, ma, dico francamente che, se abbasserete le tariffe, incasserete certamente somme maggiori.

Ed ora spero che mi risparmierete la taccia di indiscreto, se dirò poche parole sul regolamento.

Due volte mi son trovato nelle Commissioni, e fu un onore per me, incaricate della compilazione del regolamento sulle automobili.

Venni a Roma al Ministero, per concorrere con le mie debolissime forze alla compilazione del regolamento, ed io ed i miei amici cominciammo a discutere, ci trovammo però di fronte a bravissimi funzionari del Ministero, ma completamente incompetenti per tutto ciò che riguarda le automobili. Uno, che ora non è più, ricordo che mi disse: « l'automobile mi fa paura ». Dicendo così, pareva che volesse abolire tutte le automobili, i proprietari e le fabbriche.

Si discusse e si concretò un regolamento, e poi tornammo ciascuno alle nostre regioni, convinti che l'opera nostra, come era stata compilata, sarebbe stata pubblicata. Ma un bel giorno mi vidi attorno amici e persone che mi domandarono con meraviglia: ma che cosa avete fatto? Come mai avete potuto contribuire al regolamento che è stato pubblicato?

Che cosa era successo? Tutto quello che era stato deliberato nel seno della Commissione era stato cancellato, non so da chi, e non cerco di saperlo, ma fu tutto cancellato; e credo che an-

che in quest'ultimo tempo sia accaduta la medesima cosa, ed il ministro potrà facilmente informarsene.

Quanto alla misurazione della forza, l'ha illustrata così bene il collega Pirelli che io non vi aggiungo parola, e divido completamente le sue opinioni. Soltanto mi rivolgo ai competenti in cose marine per domandar loro: come si può misurare la forza di una macchina navale senza l'elica? Avrete una forza, ma non è la reale: e su ciò non aggiungo di più.

A nome anche dell'Ufficio centrale mi associo completamente al senatore Cencelli per quanto ha detto riguardo alle provincie; è giusto che questa tassa sia mitigata, ed è anche giusto che vada in parte alle provincie.

Con questa osservazione termino il mio dire. Si dirà forse che io, relatore, ho parlato contro il disegno di legge e che l'ho combattuto; no, non voglio combatterlo; sono anzi riconoscente al Governo che ha presentato la prima parte di questa legge, cioè la riduzione di tassa sui velocipedi, e confido che il ministro, con le ampie assicurazioni che vorrà fornirci con la sua consueta cortesia, metterà il cuore in pace tanto a noi che agli altri che aspettano. E prego l'onorevole ministro di considerare che qui non è in giuoco soltanto l'automobilista che corre troppo veloce (questa è una malattia come un'altra) ma sono in giuoco anche le fabbriche, per le prove, ed esse meritano di essere rassicurate. Ci pensi l'onorevole ministro; noi attendiamo da lui una risposta esauriente.

ARLOTTA, *ministro delle finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ARLOTTA, *ministro delle finanze*. Onorevoli senatori, è questa la prima volta che ho l'onore di prendere la parola in questa Alta Assemblea, che racchiude in sé tanto patriottismo e tanto sapere. Io prego quindi le signorie vostre di volere indulgere all'emozione dell'animo mio nel rivolger loro il mio riverente saluto.

Questo disegno di legge, com'è noto, fu preparato dai nostri predecessori e portato alla discussione dell'altro ramo del Parlamento che l'approvò, nel testo che è ora davanti al Senato, nel mese di novembre ultimo.

Insediatosi il presente Gabinetto verso la metà di dicembre - si tenga presente questa data -

io presi in esame questo disegno di legge e non esito a dichiarare, che, pur essendo animato dal maggior desiderio di mantenere ininterrotta l'opera di Governo quale era stata esplicita dal mio predecessore, non ho trovato il disegno di legge di mia piena ed intiera soddisfazione. (*Commenti*).

Sarebbe stato quindi naturale che io avessi cercato di emendarlo prima di sottoporlo al Senato; senonchè il disegno di legge ha una base fondamentale, base di natura essenzialmente democratica e tale da contentare una larghissima schiera di persone. Intendo di parlare della diminuzione della tassa sulle biciclette che, come è stato testè ricordato, viene ridotta da dieci a sei lire:

Ora l'applicazione di quest'importante riduzione dovrà aver luogo (se il Senato vorrà, come mi auguro, confortare la legge del suo voto) dal primo gennaio prossimo, vale a dire fra tre giorni; nè sarebbe stato in alcuna guisa possibile di ottenere questa riduzione se si fosse portata una modificazione anche parziale, la quale avesse obbligato il Governo del Re a ripresentare il disegno di legge alla Camera dei deputati che già aveva sospeso le sue sedute. Vi esortiamo, quindi, ad approvare la legge così come si trova, non già perchè essa rappresenti il meglio desiderabile in un argomento che si riferisce a materia di legislazione alquanto nuova, e che ha per conseguenza una tradizione di soli pochi anni, ma di volerlo accettare come primo passo in una via che certamente sarà seguita da altri e più utili provvedimenti.

L'Ufficio centrale del Senato manifestò il suo desiderio di ulteriore riduzione della tassa sulle biciclette. Avrebbe voluto questa tassa stabilita in lire cinque anzichè in lire sei, e francamente se non fosse stato per le ragioni addotte mi sarei inteso il coraggio di affrontare la riduzione fino a lire cinque, e ciò non già per portare diminuzione all'introito dello Stato e dei comuni, perchè le condizioni delle finanze, senza essere serie e preoccupanti, sono tali da consigliarci a mantenere gli introiti come sono attualmente; ma poichè dall'esempio di altri paesi, che hanno grande attinenza col nostro e segnatamente dall'esempio della Francia, io avrei attinto la persuasione che anche la riduzione a cinque lire sarebbe stata una

fonte di maggiori e non già di minori introiti. E basta por mente a pochissime cifre: nel 1898 la tassa in Francia era di lire 10.80 (quasi come le nostre 10 lire attuali) ed era pagata da 483,000 velocipedi (ora da noi, in questo anno, con la tassa a 10 lire, abbiamo quasi 468,000 velocipedi, quindi ci troviamo su per giù alla stessa cifra, tenuto conto della differenza di popolazione): ebbene la Francia nel 1899 ridusse la tassa a sei lire ed i velocipedi salirono in due anni, prima a 838,000 e poi a 987,000, quindi un aumento meraviglioso del doppio, con un introito di un milione in più dell'anno precedente.

Nel 1906 fu concessa una ulteriore riduzione da sei a tre franchi ed attualmente il numero dei velocipedi supera i due milioni in Francia, contro gli 883,000 che esistevano quando la tassa era di 10.80! Quindi confido che la nostra riduzione a sei lire porterà incremento nel numero dei velocipedi in Italia, incremento che compenserà certamente la riduzione fatta nella misura della tassa.

Furono poi fatte raccomandazioni circa talune categorie speciali di persone che usano molto la bicicletta; e queste sono gli operai, i commessi, i piccoli impiegati, gli agenti rurali, e fu chiesto anche, con grande autorità di parola, una agevolazione per i ciclisti volontari nell'esercito:

Io credo che in una revisione di tutto questo congegno di tasse sulle biciclette ed automobili, sarà possibile di studiare, se, invece di fare una categoria unica, se ne possano fare due, concedendo agevolazioni a coloro che si servono della bicicletta come un mezzo di facilitare la vita, come un mezzo che favorisce il discentramento delle abitazioni, che rende utili servizi alla difesa nazionale, ora che la bicicletta è ridotta tanto di prezzo, come si è giustamente osservato, tanto che di seconda mano, è divenuto facile di acquistarla per 50 o 40 lire, mentre prima costava alcune centinaia di lire.

Il senatore Cencelli, al quale si sono uniti altri senatori, ha sollevato la questione delle provincie, ed ha portato innanzi al Senato i voti dell'unione delle provincie, perchè il prodotto delle tasse sulle automobili fosse devoluto alle provincie. Io mi permetto di fare osservare al Senato, che, presentemente, questa

tassa non è percepita tutta dallo Stato, ma è divisa in parti uguali fra Stato e comuni...

CENCELLI. Non è così. Gli automobili pagano soltanto allo Stato.

ARLOTTA, *ministro delle finanze*... Il prodotto della tassa sulle automobili è di 614,000 lire attualmente. Io non ho in questo momento la possibilità di prendere impegni positivi, ma semplicemente dirò che, siccome fa parte integrante del programma dell'attuale Governo, come disse il Presidente del Consiglio nelle sue dichiarazioni innanzi al Parlamento, una sistemazione delle finanze locali (e a non lontana scadenza, mi auguro invece che a scadenza prossima possa essere annunciato qualche provvedimento atto a migliorare le condizioni delle provincie, dei comuni e di altri enti locali), in quell'occasione certamente sarà esaminata la questione, se, in tutto o in parte, il prodotto di questa tassa possa essere devoluta alle provincie cui compete la manutenzione stradale. Il senatore Cencelli ha ricordato gli inconvenienti che le automobili producono alle strade provinciali: certo degli inconvenienti ce ne sono, ritengo però che non le sole automobili siano causa di quelli rilevantissimi che si riscontrano sulle strade provinciali! Ad ogni modo, se si potrà venire in soccorso delle stremate finanze delle provincie mediante la cessione di una parte, o totale di questa tassa, il Governo lo studierà con la massima attenzione possibile.

Molte critiche si appuntano sull'art. 7 del disegno di legge, il quale riguarda le così dette automobili in prova. Io mi permetto di ricordare al Senato che quest'articolo non c'era nel disegno di legge originale presentato dal Ministro delle finanze alla Camera; ma venne introdotto in seguito alle premure dell'autorevolissimo relatore, l'on. Crespi Silvio, che si occupa delle condizioni dell'automobilismo e del velocipedismo (mi si perdoni l'espressione) con un amore veramente grande, certo non inferiore a quello che ci mettono molti fra gli onorevoli senatori. Ora egli trovò a deplorare che le condizioni generali fatte dalla tassazione sulle automobili erano gravi per l'industria; ed allora chiese che si potesse creare qualche cosa che servisse ad agevolare i fabbricanti per le automobili in prova; e furono stabilite le targhe mobili, cioè targhe che si potevano passare da un'automobile all'altra, per queste che

erano ancora in prova presso i fabbricanti, prima di essere consegnati agli acquirenti.

Si è detto; ma i fabbricanti dovranno avere una grande quantità di targhe, tante quante sono le automobili che possono costruire. Io, pur riconoscendo che nelle osservazioni dell'Ufficio centrale e di parecchi onorevoli senatori c'è un fondamento di verità e di giustizia, non posso ugualmente ammettere che un'unica targa a prezzo medio sia più giovevole all'industria; perchè come loro m'insegnano le automobili vanno da un minimo, su per giù di 12. fino ad un massimo di 80 o 100 HP, ma la grande massa delle automobili, come risulta dalle statistiche, si aggira fra le 12, le 16 e le 24 HP. Poi vengono, con grande decrescenza numerica le automobili di 30, 35, 40 HP, e sono una vera eccezione quelle dai 41 in poi.

Quindi vede il Senato che se un fabbricante si provvede di tre tipi di targhe, vale a dire una targa che possa servire da 24 HP in giù (perchè non è vietato dalla legge di pagare una tassa maggiore, per un'automobile di tipo minore) un'altra che possa servire per tipi di 40 HP, resterà poi la sola eccezione per quelle di tipo maggiore. Ciò nondimeno io fo le più ampie dichiarazioni al Senato che si cercherà nel regolamento, e più ancora nelle istruzioni ministeriali, da impartirsi agli agenti che devono applicare queste tasse, di usare la maggiore discrezione nei riguardi di questa industria, che avrà sempre tutta la benevola attenzione del Governo.

In realtà però i maggiori strali sono stati diretti verso un regolamento che non ha attinenza con questa legge. Questa è una legge, signori miei, che regola materia di tassa, è una legge finanziaria; invece, diciamolo pure, le doglianze sono venute sul regolamento di polizia stradale che si riferisce alla legge del 15 luglio 1909, seguita dal regolamento del 29 dello stesso luglio. Questo regolamento, elaborato al Ministero dei lavori pubblici, non è in relazione con questa legge, non riguarda per nulla la presente legge, quindi si parla qui di quel regolamento solo perchè è in discussione la tassazione delle automobili; ma io vi prego di considerare che il votare o non votare la presente legge, lascerebbe intatta la questione di un regolamento che si riferisce ad una legge precedente.

Potrei anche dire: noi non siamo responsabili di quel regolamento; ma non voglio farlo perchè evidentemente l'ente Governo è un ente continuativo, e non sarebbe bello che i ministri di oggi declinassero qualsiasi responsabilità di ciò che i rispettivi Ministeri hanno fatto sotto la guida dei loro predecessori.

Mi rincresce molto che il ministro dei lavori pubblici, onor. Rubini, oggi non possa trovarsi al Senato, perchè fuori di Roma, per ragioni personali o di famiglia, ma io posso assicurare che avendo avuto occasione frequentemente di conferire con lui sull'argomento, ho potuto assicurarmi che egli abbia i migliori intendimenti perchè quel regolamento non sia applicato in modo da poter recar grave noia agli automobilisti o che in ogni caso esso sia convenientemente modificato. Noi sentiremo col massimo interesse tanto coloro che esercitano l'industria delle automobili, quanto le intelligentissime persone che delle automobili si servono abitualmente per avere tutti quei lumi e quei chiarimenti di natura essenzialmente tecnica che, francamente, non possono essere conosciuti se non da coloro che fanno uso continuo delle automobili stesse.

E rispondo al senatore Pirelli. Nulla è innovato col presente disegno circa il metodo di accertamento della forza delle automobili. Le stesse parole che erano nella legge precedente sono state riportate tal quali nella legge che abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra approvazione. Senonchè egli, con quel senso pratico che lo distingue e che gli è stato di guida in tutta la sua vita industriale, suggerisce di sostituire ad una formula vaga formule precise, le quali non permettono alcuna diversità di apprezzamento nella misurazione della forza. Anche su questo punto io sono pienamente di accordo con lui; questa sì, è materia che potrà formare oggetto del regolamento per l'applicazione della presente legge. Quindi in questo regolamento cercheremo di stabilire una formula precisa (e credo che una possa trovarsi nella misurazione dei cilindri, almeno in Inghilterra così si misura la forza dei cavalli dei motori delle automobili) ed io ritengo che noi potremo d'amore e d'accordo trovare questa formula che toglierà ogni dubbio sull'applicazione della tassa.

Siano sicuri i signori senatori che nulla può

essere più lungi dalle intenzioni del presente Gabinetto che di attraversare in un modo qualunque l'industria delle automobili e dei velocipedi nel nostro paese. Noi crediamo invece che queste industrie, che hanno fatto mietere allori all'Italia nel campo delle competizioni internazionali, meritino tutta l'attenzione, tutta la benevolenza del Governo e del Parlamento. Noi crediamo che i successi riportati in passato siano un'arra sicura di quelli che dovranno seguire nell'avvenire e noi cercheremo in tutti i modi di spianare la via a queste industrie così interessanti.

E mi sia lecito esprimere un augurio. Nello studiare questo disegno di legge vi è stata una cifra che mi ha fatto una penosissima impressione: quella del numero di automobili in uso pubblico nel nostro paese.

Rifletta il Senato che su circa 5000 automobili che circolano in Italia, le vetture in uso pubblico rappresentano la cifra irrisoria di 124 fino a 4 posti, 24 fino a 10 posti, ed inoltre 59 destinate a furgoni, rimorchiatori ed altro.

Ora l'impressione che si prova appena al di là della frontiera italiana, visitando città come Vienna, Monaco, Dresda, Berlino, senza parlare di Parigi e di Londra, dove mi dicono vi siano oltre 36,000 automobili, è il numero grandissimo di vetture per uso pubblico che sono in quelle città e che oramai hanno quasi distrutto le tradizionali carrozzelle ed altre vetture a cavalli.

Io formo l'augurio che questa nobilissima industria, senza abbandonare il tipo di lusso, che è alla portata di poche borse privilegiate, voglia rivolgere gli sforzi alle vetture per uso pubblico e per le merci; solo lì essa potrà trovare quel largo campo d'azione che sarà premio agli sforzi dell'attività industriale in Italia. E rifletta il Senato che non solo nulla è innovato per le vetture di uso pubblico, la cui tassa rimane a 36 lire, vale a dire 3 lire mensili, che non sono certo una esagerazione per una vettura che fa servizio pel pubblico, ma che ancora la tassa è ridotta per i carri da trasporto delle merci.

Detto ciò, io non posso, à nome del Governo, che pregare il Senato di approvare questo disegno di legge così vivamente atteso da tutti i ciclisti italiani.

LAMBERTI. Domando di parlare

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAMBERTI. Non entro nel merito del disegno di legge perchè la relazione e l'esposizione fattane dall'onorevole relatore mi dispensano da qualsiasi particolare. Volevo parlare sul regolamento, ma sono stato preceduto da altri miei colleghi e non mi diffonderò a parlare neppure su questo argomento.

Solamente, avendo vinto tutte le mie resistenze, come commissario e come senatore, all'approvazione di questa legge, ed avendo invitato gli onorevoli senatori a dare ad essa il loro voto favorevole, mi permetto di prendere la parola unicamente perchè il ministro ha detto che l'economia di questo disegno di legge riposa intieramente sull'inasprimento della tassa sugli automobili, questa dovendo compensare l'agevolazione della riduzione della tassa sulle biciclette.

Ora io mi permetto di osservare che il regolamento recentemente emanato è in aperta opposizione con questo criterio compensativo, poichè, oltre l'inasprimento della tassa, vi sono vessazioni tali che si oppongono in modo assoluto all'aumento di produzione delle automobili; ed il Governo se non mitiga queste disposizioni regolamentari, verrà a vedersi mancare la sperata fonte di compensazione.

E perciò, mentre ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni benevole, lo pregherei, se non sono indiscreto, di voler dichiarare che, per quanto riguarda le multe per contravvenzioni da applicarsi agli utenti di automobili per uso privato, si ammetta una sospensiva al nuovo regolamento.

In altre parole, domando che si sospenda l'applicazione di quelle modalità che il nuovo regolamento contempla per la constatazione delle multe per contravvenzioni.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Riguardo a quest'ultima domanda del senatore Lamberti, si può osservare che la questione dell'applicazione delle multe per le contravvenzioni, nelle quali possano incorrere gli utenti di automobili, è chiaramente determinata nella legge. Perciò il Governo non potrebbe prendere un impegno di sospensiva per questa parte, e dovrebbe pre-

sentare al Parlamento un nuovo disegno di legge.

Ho discusso col mio collega dei lavori pubblici della questione dell'eventuale sospensione delle disposizioni del regolamento, ed egli mi faceva osservare che il regolamento attuale, nelle sue parti più criticate, non fa che riprodurre, quasi per intero, le disposizioni della legge.

Io trovo giustissime molte osservazioni fatte dagli onorevoli senatori in proposito, e mi meraviglio che non siano state messe innanzi quando fu approvata la legge. Il che non vuol dire che non se ne debba tenere quell'alto conto che meritano, quando si tratterà di legiferare di nuovo su questa materia.

Oggi, nelle attuali condizioni, il Governo ha le mani legate e non può prendere impegni di sospendere le disposizioni della legge.

Si potrebbe domandare perchè il Governo ha presentato questo disegno e lo ha sostenuto, senza apportare quelle correzioni alle parti della legge passata, che erano più criticate e che esso stesso reputa necessarie.

Ciò è avvenuto per una ragione semplicissima, che, del resto, il mio onor. collega delle finanze ha già esposto.

Per correggere e modificare il presente disegno di legge, che già era stato approvato dall'altro ramo del Parlamento, necessariamente si sarebbero dovuti perdere sei mesi di tempo nell'applicazione di quella parte di questo stesso disegno di legge che è incontrastata, e che anzi è generalmente voluta, come del resto sono sempre reclamati tutti quanti quei provvedimenti che intendono alla riduzione di una tassa.

Per questa ragione abbiamo dovuto anche rinunciare al vantaggio di poter modificare la legge passata nelle sue parti riconosciute difettose.

Quanto alla tassa, il beneficio della diminuzione da dieci a sei lire è già abbastanza notevole. Si dice: se si diminuisce di più la tassa, crescerebbe la produzione delle biciclette; ma bisogna andare adagio nell'enunciazione di queste teorie.

Come antico finanziere, consentite che io faccia le mie riserve e che dica forse che sì, forse che no. È vero che in Francia ed anche altrove, vi è stata contemporaneamente una

diminuzione dell'aliquota della tassa ed un aumento nel prodotto di essa, ma l'aumento del prodotto non è provato che sia sempre effetto della diminuzione della tariffa. Spesso dipende da altre cause, e si è verificato che con l'aumento di una tassa, si è avuto anche un aumento nel consumo. Così è avvenuto talvolta in Italia per il consumo del tabacco.

Del resto il Senato pensi che una lira di meno di tassa non determinerà certo un grande aumento nel consumo delle biciclette, che costano oltre un centinaio di lire ciascuna.

Dico questo, non perchè io voglia pregiudicare la questione in sè, ma perchè non resti confermato il pregiudizio, che una diminuzione di tassa corrisponda sempre ad un aumento nella produzione o nel consumo, e che quindi le entrate dello Stato ne vengano sempre a ricevere vantaggio.

Pensiamo che il meglio è nemico del bene; prendiamo questa riduzione come ora ci viene presentata, pensiamo che con una ulteriore diminuzione della tassa si verrebbe a nuocere anche alle finanze comunali, di cui a ragione tutti si preoccupano.

Il regolamento attuale è difettoso, ne conveniamo, perchè è difettosa la legge, ma si tratta di una legislazione nuova e sulla quale dovremo presto tornare.

Dichiaro a questo proposito che il Governo prende impegno formale di tornare presto su queste disposizioni, come promette di tornare sulla questione se il provento di queste tasse sulle automobili debba devolversi solo allo Stato o anche alle provincie. Ciò faremo quando ci occuperemo del completo problema delle finanze locali.

Non ho altro da aggiungere. Prego il Senato, per quelle stesse ragioni che hanno indotto anche noi, che pur trovavamo fondate molte critiche fatte alla legge, a volerla approvare. Non dobbiamo privare del promesso beneficio parecchie centinaia di migliaia di persone. Così prego anche gli onorevoli senatori di non insistere sopra una formula o l'altra di modificazioni da farsi al regolamento; si contentino di semplici raccomandazioni al Governo, senza tentare di porre adesso gravi questioni.

Per esempio, la questione fatta dal senatore Pirelli temo che porti ad una vera riduzione di tassa, poichè misurando la forza in un modo

o nell'altro si viene a diminuire il risultato della tassa. Su questo punto riconosco di essere poco competente, ma comprendo che queste gravi questioni non possono risolversi incidentalmente, e pregò il Senato di voler votare la legge come è.

DI CAMPOREALE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI CAMPOREALE, *presidente dell'Ufficio centrale*. L'onor. ministro delle finanze ed il Presidente del Consiglio hanno accennato al fatto che molte delle critiche che si sono udite oggi in Senato riguardano più la legge del 15 luglio 1909 e il regolamento per l'esecuzione di essa, che non la legge che oggi è in discussione e che è d'indole puramente fiscale.

È vero che la legge, che il Senato è oggi chiamato a discutere, è legge puramente fiscale, ma è indiscutibile che vi è stretto nesso tra le disposizioni di questa legge e quelle dipendenti dalla legge del 15 luglio 1909. Con questa legge si aumentano notevolmente le tasse sulla circolazione delle automobili. Contemporaneamente viene alla luce il regolamento per l'applicazione della legge 15 luglio, che ostacola la circolazione e mette gli automobilisti fuori legge, e ciò mentre quel regolamento costituisce un pericolo per i pedoni per alcune sue disposizioni, sulle quali avrò occasione di dire in seguito poche parole. È quindi impossibile scindere la questione che discutiamo oggi, da quella che ne forma in sostanza il sottostrato.

Il Presidente del Consiglio, chiedeva or ora, perchè queste obiezioni non furono mosse allorchè venne in discussione la legge del 15 luglio.

L'onor. Presidente del Consiglio ha toccato un tasto doloroso. Disgraziatamente le leggi che si portano in discussione alla fine di luglio si sa come possono essere esaminate; credo che nella seduta in cui la legge del 15 luglio fu votata in Senato, ne furono votate altre 20 o 30 e forse nessuna di esse fu discussa. Sta in fatto poi, che nessuno poteva supporre di essere chiamato a votare una legge che regolava la circolazione delle automobili.

L'intitolazione del disegno di legge del 15 luglio non poteva nemmeno far lontanamente supporre che si trattasse di circolazione di automobili. Il titolo di quella legge parlava delle ferrovie concesse all'industria privata, di tramvie e di automobili di servizio pubblico, cioè

postale. Come si poteva supporre che in una legge, così intitolata, vi fossero disposizioni che con la legge non avevano nulla a che vedere? Non è lecito sorprendere la buona fede di chi deve legiferare.

Come la cosa sia passata inavvertita si comprende, purtroppo, perchè, nelle ultime sedute prima delle vacanze estive, si votano affrettatamente, e tutti lo sappiamo, numerose leggi che meriterebbero di essere studiate con calma. Quanto questo sia penoso è inutile dirlo. Oggi ci troviamo purtroppo nelle stesse condizioni; siamo al 29 dicembre, e stiamo discutendo una legge che dovrà applicarsi al 1° gennaio; la Camera è chiusa, e la discussione si fa con l'acqua alla gola, e l'Ufficio centrale, che avrebbe dovuto e voluto emendamenti, si è astenuta dal farli per non privare i 600,000 velocipedisti di un vantaggio sul quale facevano sicuro assegnamento.

E vengo ora ad alcuni punti più speciali.

Le modifiche al regolamento sarebbero più particolarmente urgenti, non solo per ragioni di equità, ma anche per quelle della sicurezza dei pedoni. Nel memoriale presentato dalla Società automobili di Torino, si fa un rilievo che mi par meriti tutta la vostra attenzione. È stabilito che, in caso di contravvenzione, siano solidalmente responsabili il padrone dell'automobile ed il meccanico. Anzitutto è da osservare questo, che molte volte il padrone non c'è, che anzi, di frequente, le contravvenzioni sono fatte al meccanico, quando si serve dell'automobile ad insaputa del padrone, e contro i suoi ordini; è quindi abbastanza strano che, oltre ad avere avuto il danno dal meccanico, che si è servito illecitamente dell'automobile, il padrone debba anche pagare la multa, per una colpa non sua. Ma qual'è l'effetto di questa disposizione? È quello di esentare il meccanico da qualunque responsabilità penale o pecuniaria, perchè in tutti i casi le multe sono pagate dai padroni, ed il meccanico è sempre esente da ogni pena. Prima il meccanico era soggetto alla multa e se non poteva pagarla, andava in carcere. Ora, essendo responsabile il padrone, questi paga la multa e il meccanico non paga la multa, nè arrischia il carcere.

Come si potranno più frenare i meccanici?

E tutto questo non costituisce un vero e proprio pericolo per i pedoni?

La conclusione di questo mio discorso è che tutti aspettavamo di udire dal Presidente del Consiglio dei ministri, o dal ministro delle finanze, che di fronte al cumulo di contraddizioni, e, permettetemi la parola, anche di assurdità, che sono contenute nella legge del 15 luglio e relativo regolamento, il Governo prendesse impegno di studiare la materia nel più breve tempo possibile, e di presentare un altro disegno di legge che modificasse, in quelle parti che lo meritano, la legge del 15 luglio 1909.

Vengo ora ai due punti speciali che interessano più specialmente l'industria, e sopra i quali l'Ufficio centrale presenterà un ordine del giorno. Essi sono: le targhe in prova, e la determinazione della forza dei motori.

Si è parlato già molto delle targhe in prova e non mi pare sia il caso di tornarci sopra, se non per fare un'osservazione. Il ministro ci ha detto che la massima parte delle automobili sono di piccola forza, e quindi una sola targa, per un medio numero di cavalli, può bastare per tutte, o quasi, le vetture in prova.

Il collega Biscaretti mi fa osservare che è vero che in Italia circolano pochissime automobili di gran forza, ma che se ne costruiscono moltissime, specialmente per l'estero, le quali prima di essere esportate, specialmente in Inghilterra ed in America, devono essere provate, e le prove naturalmente si devono fare in Italia; quindi è necessario che le fabbriche siano fornite di targhe per un'alta potenzialità. Ad ogni modo, l'onor. ministro ha dichiarato, e sarà bene che il Senato ne prenda atto, che sarà consentito di poter fare la prova di tutte le automobili con una targa unica, purché la potenzialità della targa stessa non sia inferiore a quella dell'automobile da provarsi. In altri termini, per far la prova di un'automobile di quindici cavalli, non sarà necessaria una targa di quindici cavalli, ma una di trenta cavalli potrà servire per un'automobile da uno a trenta cavalli.

L'altra questione, nella quale siamo tutti d'accordo, è quella che riguarda la determinazione della potenza dei motori agli effetti della tassa. Che cosa si vuol tassare? Evidentemente si vuol tassare la potenza reale del motore e non già quella teorica; non quella

massima che può sviluppare, ma bensì quella massima praticamente utilizzabile.

A scanso di equivoci, sarà bene che questo si dica esplicitamente. Il ministro delle finanze, rispondendo, con lettera, ai quesiti dell'Ufficio centrale, ha manifestato che questo è il suo pensiero.

L'Ufficio centrale propone che di questa interpretazione autentica si prenda atto con un ordine del giorno.

In conclusione, a nome dell'Ufficio centrale, ho l'onore di presentare al Senato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato prende atto delle dichiarazioni del ministro, che nel regolamento per l'applicazione della legge in discussione sarà provveduto perchè niun danno sia arrecato all'industria e al commercio automobilistico dalle concessioni delle targhe in prova, e perchè nella determinazione della potenza dei motori sia valutata solo quella realmente utilizzabile ».

Con questo ordine del giorno non si fa che prendere atto delle dichiarazioni già fatte dal Governo. L'Ufficio centrale crede utile adottare la forma di un ordine del giorno, che meno facilmente può essere dimenticata, e prega quindi il Senato di far benevola accoglienza a questa proposta.

BETTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTONI. Io credo che vi sia un equivoco in quanto ha detto il senatore di Camporeale. Se non mi sono ingannato, oltre le parole, dirò, di benevola critica, che ha pronunciato il ministro delle finanze intorno all'attuale progetto di legge ed alla legislazione passata, in materia, il Presidente del Consiglio ne ha aggiunta ancora qualche altra del suo ed ha dato poi l'assicurazione formale che appunto per gli inconvenienti che presenta questa legge ed il regolamento del 29 luglio 1909, il Governo prende impegno di ristudiare, nel più breve tempo possibile, tutta la materia e di presentare un'altra legge che corregga i deplorati difetti. Io conosco la lealtà dell'onor. Sonnino, e vola la fama anche della sua pertinacia, e quindi di fronte a queste qualità mi affido completamente e spero che nel più breve termine possibile presenterà delle disposizioni di legge che correggano tutti gl'inconvenienti rilevati.

Dopo ciò forse l'ordine del giorno non sa-

rebbe utile poichè sembrerebbe quasi un miscredere a quanto fu assicurato qui dal Governo. Io mi affido più ad una assicurazione dell'onorevole Presidente del Consiglio e del ministro delle finanze, che ad una qualsiasi votazione di ordine del giorno, che può anche non essere accettato dal Governo per altre ragioni.

PIRELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIRELLI. Ho chiesto di nuovo la parola per ringraziare l'onorevole Presidente del Consiglio di avere accettato la mia raccomandazione, avvertendo semplicemente che l'applicazione del mezzo da me suggerito, invece di condurre ad una tassazione minore della prescritta, potrebbe anche risolversi in un inasprimento della tassa. Speriamo che ciò non avvenga, ma ciò dipenderà da chi formulerà il mezzo matematico per dare la misura della forza delle macchine.

Mi accorgo che nelle mie parole pronunciate poco fa, e che per deferenza al Senato contenni in ristrettissimi limiti, non ho chiarito neppure il mio pensiero circa le modificazioni che mi pareva sarebbe stato opportuno portare al regolamento del 29 luglio 1909, che deve andare in vigore. Credevo che il Governo avesse già raccolto dall'onor. Bettoni le critiche e i desideri che erano stati formulati nel paese in proposito; e poichè vedo con molta compiacenza che il Governo è disposto anche a rivedere quel regolamento, mi permetterò di ripetere che non c'è bisogno di rivedere la legge del 1909 per togliere di mezzo quelle disposizioni che maggiormente feriscono l'industria e l'automobilismo. Ci sono degli articoli che nulla hanno a vedere colle disposizioni della legge in vigore del 15 luglio 1909, e sono forse quelli che più importa di mutare.

Ne cito rapidamente i principali. L'art. 4 dice che nell'abitato l'automobile dovrà procedere a passo d'uomo. Chi soltanto pensi alla riviera ligure, comprenderà che ivi un'automobile percorrerà in quattro ore lo spazio che può percorrere in due una vettura o carrozza a cavalli. Meglio provvedeva in proposito il regolamento precedente del gennaio 1905 col riferirsi alle disposizioni del Codice penale, il quale proibisce ai veicoli di procedere con velocità pericolose. Con questa prescrizione il sorvegliante, incaricato di far osservare il re-

golamento, ha una giusta libertà di giudizio e può opportunamente agire con senso pratico, secondo le circostanze.

L'art. 7 ha questa sconcordanza: I fanali dell'automobile devono essere capaci di illuminare la strada per 100 metri almeno, ma non devono essere abbaglianti. (*Si ride*).

Cogli articoli 16, 17 e 20, si toglie al Genio civile l'attribuzione dei collaudi delle macchine, e si sopprimono gli esami dei conducenti. Eppure questa disposizione non aveva dato luogo ad inconvenienti; essa permetteva agli automobilisti di rivolgersi, per avere il certificato di idoneità, a 69 centri, mentre ora non ve ne saranno più che dieci, corrispondenti ai circoli ferroviari ed alle scuole automobilistiche.

L'art. 58 dice che gli agenti autorizzati ad accertare le contravvenzioni possono anche intimare al conducente di fermarsi. Perché non ne fa loro un obbligo?

Io non voglio pensar male degli agenti, ma abbiamo avuto tanti processi, dai quali è risultato che molte automobili furono dichiarate in contravvenzione in una località per la quale esse non erano passate affatto, che non è fuor di luogo premunirsi contro false denunce, tanto più facili a verificarsi, quando colui che le fa partecipa ad una percentuale sulle multe.

Si dovrebbe anche regolare quanto concerne la recidività, in guisa da sottrarre alla gravità delle multe previste dalla legge le violazioni regolamentari di piccolo momento, e nelle quali si può facilmente ed innocentemente incorrere. Basterà considerare che è passibile di lire 300 di multa chi per la seconda volta si trovi di notte col fanalino posteriore della macchina spento, per comprendere la necessità di disciplinare meglio questa materia. Un caso simile può accadere, per sopravvenuto difetto del fanalino o per azione del vento, in uno spazio di poche ore, senza che il conducente se ne accorga!

Io ho accennato a queste piccole cose, che non avrei mai voluto citare in questa Assemblea, solo per far persuaso il Governo che, anche senza ricorrere alla revisione della legge già votata nel luglio scorso, si può migliorare il regolamento, soddisfacendo i giusti reclami di una quantità d'interessati. E, poichè mi pare che il Governo accetti di fare questa revisione del regolamento, potrebbe intanto soprassedere

alla sua applicazione; tanto più che, come già dissi, vi si dovranno introdurre quanto prima le disposizioni internazionali di Parigi, che riguardano la circolazione delle vetture estere in Italia, disposizioni che debbono andare in vigore col 1° maggio prossimo.

ASTENGO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ASTENGO. Ho domandato la parola soltanto per cercare di semplificare la discussione. Mi pare che la discussione che si sta ora facendo sia molto accademica, perchè invece del disegno di legge, sottoposto al nostro esame, noi discutiamo il regolamento. Ma i regolamenti si possono modificare dal Governo, qualora il Governo ritenga che essi non collimino colle disposizioni della legge; i regolamenti si possono modificare dall'oggi al domani, e non mi pare conveniente che noi dobbiamo perdere il nostro tempo per discutere di ciò.

Osservo poi che non mi pare regolare la proposta di modificare o sospendere oggi il regolamento in vigore; se ne potrà fare un altro al più presto, ma finchè il secondo non è pronto, deve essere mantenuto il primo; e poi questo non è compito del Senato.

Quindi propongo che si chiuda senz'altro la discussione generale su questo disegno di legge.

ARLOTTA, *ministro delle finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ARLOTTA, *ministro delle finanze*. A nome del Governo, dichiaro nel modo più esplicito che il Governo ha l'intenzione di riesaminare nel minor tempo possibile il regolamento 29 luglio 1909 ed apportarvi modificazioni in seguito alla discussione avvenuta oggi in Senato (*Bene. - Approvazioni*).

Al senatore Di Camporeale debbo rispondere che io non ho parlato di un'unica targa per automobili in prova, ma di tre tipi di targhe secondo le diverse dimensioni, e ho detto che l'unica targa a prezzo medio è dannosa all'industria, perchè colpisce di una tassa troppo forte le automobili piccole. Non ho neppure difficoltà di dichiarare nel modo più esplicito che la targa di forza maggiore potrà sempre valere per automobili di forza minore. Non so perchè l'onor. senatore Di Camporeale abbia dei dubbi su questo argomento; ma io dichiaro che qualunque fabbricante si servirà di una

tassa maggiore per automobili in prova di forza minore non potrà essere vessato.

E vengo all'ordine del giorno. Vi è un'ultima parte che francamente il Governo non può accettare, ed è questa: « perchè nella determinazione della potenza del motore sia valutata solo quella realmente utilizzabile ». Ora, tanto nella legge vecchia che nella nuova, noi abbiamo una identica dizione: « nell'applicazione della tassa si tiene conto del massimo di forza che il motore può sviluppare ».

Io non posso evidentemente consentire che con un ordine del giorno sia mutato il testo della legge: sarebbe ciò qualche cosa di assurdo! Rinnovo la preghiera di votare la legge, così com'è, perchè non si potrebbe fare diversamente al punto in cui siamo giunti, salvo a tener presente in prosieguo anche queste raccomandazioni del Senato.

PRESIDENTE. Domando all'Ufficio centrale se mantiene l'ordine del giorno di cui il Governo non accetta l'ultima parte.

BISCARETTI, *relatore*. Mi rincresce, ma, a nome dell'Ufficio centrale, debbo dichiarare che manteniamo l'ordine del giorno come l'abbiamo presentato. Non dubitiamo di nessuno, ma vogliamo che le cose siano chiare ed esplicite.

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. A me pare che il Senato, ove prenda atto delle dichiarazioni del Governo, abbia raggiunto lo scopo.

Le dichiarazioni del Governo vincolano la sua azione di fronte a tutte e due i rami del Parlamento. Quindi prego l'Ufficio centrale di trasformare in questa forma la sua proposta.

BISCARETTI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BISCARETTI, *relatore*. A nome dell'Ufficio centrale, dichiaro di non insistere nell'ordine del giorno presentato dall'onor. Di Camporeale, prendendo atto delle formali dichiarazioni del Governo.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo.

Art. 1.

Alla tabella dei veicoli soggetti alla tassa e delle rispettive tasse annuali, annessa alla legge 10 dicembre 1905, n. 582, relativa ai velocipedi, motocicli ed automobili, è sostituita la seguente:

Tabella dei veicoli soggetti alla tassa e delle rispettive tasse annuali.

Num. d'ordine	Indicazione dei veicoli	Tassa annuale	Norme speciali per la liquidazione
		lire	
	Velocipedi.		
1	Velocipedi e macchine od apparecchi ad essi assimilabili, ad un posto	6	
2	Idem, a più di un posto, per ogni posto	6	
	Motocicli.		
3	Motocicli e motociclette	25	
	Vetture automobili ad uso privato.		
4	Fino a 9 HP	90	
5	» a 12 HP	140	
6	» a 16 HP	180	
7	» a 24 HP	220	
8	Vetture automobili ad uso privato oltre 24 HP e fino a 60 HP, in più dei 24, in aggiunta alla tassa fissa di lire 220 per ogni cavallo	5	Nell'applicazione della tassa si tiene conto del massimo di forza che il motore può sviluppare.
9	Oltre 60 HP	500	
	Vetture automobili ad uso pubblico.		
10	Fino a 4 posti	36	
11	» a 10 posti	60	
12	Oltre i 10 posti o destinate a rimorchiarne altre	100	
13	Destinate solamente ad essere rimorchiate	50	
	Carri automobili da trasporto di merci.		
14	Carri automobili da trasporto, furgoni ed altri veicoli automobili destinati esclusivamente al trasporto delle merci	»	La tassa è commisurata alla forza motrice ed è un terzo di quella fissata per le vetture automobili ad uso privato.

Per i veicoli indicati nel n. 4 e seguenti della tabella per i quali la licenza di circolazione fosse rilasciata dopo cominciato l'anno solare, la tassa sarà ridotta di tanti dodicesimi quanti saranno i mesi trascorsi dal cominciamento dell'anno solare.

(Approvato).

Art. 2.

Per i velocipedi e per gli altri veicoli indicati ai numeri 1, 2 e 3 della tabella, la tassa si riscuote mediante la vendita di speciali contrassegni, i quali devono essere, a cura degli interessati e sotto la loro responsabilità, stabilmente fissati sul tubo anteriore del telaio del veicolo (tubo dello sterzo), e non più rimossi.

Tali contrassegni inamovibili sono validi per l'anno solare per il quale sono venduti, e costituiscono la sola prova del pagamento della tassa.

(Approvato).

Art. 3.

Per le vetture automobili e per gli altri veicoli indicati dal n. 4 in poi della tabella, la tassa annuale si riscuote a cura dell'ufficio incaricato, il quale oltre a rilasciare la bolletta giusta le disposizioni dell'Amministrazione delle tasse sugli affari, farà constare del pagamento mediante speciale quietanza apposta sulla licenza di circolazione prescritta dalle norme in vigore, e che deve essere sempre tenuta a disposizione degli agenti della sorveglianza da chi conduce il veicolo.

Questa quietanza costituisce la sola prova del pagamento della tassa.

Come distintivo esterno dell'eseguito pagamento, gli interessati devono stabilmente fissare e non più rimuovere, sul guidone dei veicoli, o dove altrimenti venisse stabilito dal regolamento, uno speciale contrassegno fornito gratuitamente dall'Amministrazione delle tasse sugli affari all'atto della riscossione della tassa, e valido soltanto per l'anno solare per il quale la tassa viene pagata.

(Approvato).

Art. 4.

Per i velocipedi e per gli altri veicoli indicati ai numeri 1, 2 e 3 della tabella, qualora gli interessati si trovino nella necessità, per motivo di riparazioni, di rimuovere il contrassegno fisso, potranno, con le norme che saranno stabilite dal regolamento, ottenerne uno nuovo valido per lo stesso anno solare, mediante consegna del contrassegno rimosso, munito del contrassegno di chiusura infranto, a condizione che

il contrassegno conservi le indicazioni e le caratteristiche che valgono ad identificarlo.

Per tale cambio è dovuto un diritto fisso di lire una.

Per le vetture automobili e per gli altri veicoli indicati dal n. 4 in poi della tabella, ove il contrassegno venga per causa accidentale a deteriorarsi, o per una causa qualsiasi a mancare, potrà essere sostituito con uno nuovo, col pagamento di un diritto fisso di lire due, osservando le prescrizioni che saranno determinate dal regolamento.

(Approvato).

Art. 5.

All'articolo 3 della legge 10 dicembre 1905, n. 582, è sostituito il seguente:

Sono mantenute, per le tasse stabilite dalla presente legge, le esenzioni accordate dai numeri 1 e 2 dell'art. 12 del decreto legislativo 28 giugno 1866; n. 3022; e dall'art. 37 del regolamento approvato col Regio decreto 3 febbraio 1867, n. 3612, per l'applicazione della tassa sulle vetture.

Sono esenti dal pagamento delle tasse stabilite dalla presente legge:

a) i veicoli di ogni specie indicati nell'annessa tabella dati in dotazione fissa ai corpi armati dello Stato, purchè siano condotti da militari, o da agenti in divisa o muniti di un segno distintivo facilmente riconoscibile;

b) gli automobili adibiti al servizio postale ordinario in seguito a speciale autorizzazione del Ministero delle poste e dei telegrafi;

c) le vetture, carri e furgoni automobili adibiti esclusivamente per conto dei comuni, al servizio di estinzione degli incendi;

d) i veicoli di ogni specie indicati nella annessa tabella, importati temporaneamente dall'estero, in quanto appartengano a persone ivi residenti e non sia trascorso il termine di tre mesi dal giorno della temporanea importazione. Tale esenzione non è però applicabile alle vetture automobili che, quantunque importate temporaneamente dall'estero, vengano usate in servizio pubblico;

e) i tricicli, le vetturette, i velocipedi ed altri apparecchi ad essi assimilabili, esclusi gli automobili, usati personalmente da infermi poveri provvisti di speciale licenza;

f) i tricicli, le barelle a ruote, nonché gli automobili ed altri consimili carri e veicoli particolarmente destinati da enti morali ospedalieri e da associazioni umanitarie, provvisti di speciale licenza, pel trasporto di persone che abbisognino di cure mediche o chirurgiche.

(Approvato).

Art. 6.

I veicoli di ogni specie indicati nella tabella annessa alla presente legge, pei quali è concessa l'esenzione da tassa, devono essere muniti di uno speciale contrassegno gratuitamente somministrato dall'Amministrazione delle tasse sugli affari. Anche il contrassegno gratuito deve essere stabilmente fissato.

(Approvato).

Art. 7.

Per la circolazione *di prova* dei veicoli indicati dal n. 4 in poi della tabella annessa alla presente legge, a scopo di verificaione e di studio della macchina e accessori, od a scopo di vendita, l'Amministrazione delle tasse sugli affari potrà concedere ai fabbricanti e commercianti di vetture automobili, come tali iscritti sui ruoli d'imposta della ricchezza mobile, speciali contrassegni personali, mobili, a legittimazione della circolazione di prova, per la quale, in luogo delle tasse normali stabilite per ogni vettura circolante, sarà dovuta, per ogni contrassegno di prova concesso, una tassa speciale annuale corrispondente a due terzi di quella normale, in rapporto alla forza dinamica di cadaun tipo, e, per le vetture ad uso pubblico, in rapporto al numero dei posti.

Saranno stabiliti col regolamento i limiti e le condizioni per la concessione dei contrassegni di prova.

(Approvato).

Art. 8.

Per la circolazione di prova dei motocicli indicati al n. 3 della tabella annessa alla presente legge, possono essere applicate le disposizioni dell'articolo precedente, e la tassa annuale dovuta per ogni contrassegno speciale mobile che l'Amministrazione delle tasse sugli affari concederà secondo i limiti e le condizioni stabilite dal regolamento, sarà di lire 30.

(Approvato).

Art. 9.

È punito con una ammenda di lire 20 chiunque sia trovato a circolare con velocipede o con altro dei veicoli indicati ai numeri 1, 2 e 3 della tabella, fornito di contrassegno che sia stato rimosso dopo l'originaria applicazione, o riveli qualsiasi alterazione del congegno di chiusura.

Per le vetture automobili e per gli altri veicoli indicati dal n. 4 in poi della tabella, trovati a circolare con contrassegno rimosso, o comunque alterato, è dovuta una ammenda di lire 40. La stessa ammenda è dovuta per la mancanza del contrassegno.

È punito con una ammenda di lire 15 chiunque non applichi nel modo e nel posto prescritto i contrassegni su tutti i veicoli contemplati nella presente legge, e chiunque contravvenga alle prescrizioni regolamentari riguardanti l'esecuzione delle leggi per la tassa sui velocipedi, motocicli e automobili.

La mancanza del contrassegno per i veicoli esenti da tassa, dà luogo all'applicazione di un'ammenda di lire 5 o di lire 10, secondo che si tratti di velocipedi e motocicli, o di automobili.

La disposizione dell'art. 12 della legge 10 dicembre 1905, n. 582, è applicabile anche ai contrassegni gratuiti.

L'ammenda stabilita dall'art. 11 della legge citata nel comma precedente è applicabile anche per la vendita dei contrassegni ad un prezzo inferiore a quello stabilito dalla legge.

Chiunque contravvenga alle disposizioni che saranno stabilite dal regolamento circa la concessione e l'uso dei contrassegni speciali di cui all'art. 7, per la circolazione dei veicoli indicati dal n. 4 in poi della tabella sarà punito col'ammenda di lire 300.

Per i motocicli di cui all'art. 8 l'ammenda sarà di lire 100.

(Approvato).

Art. 10.

La presente legge entrerà in vigore il 1º gennaio 1910.

Il Governo del Re provvederà a coordinare in testo unico le disposizioni della presente e quelle non abrogate della legge 10 dicembre

LEGISLATURA XXIII. — 1ª SESSIONE 1909 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 DICEMBRE 1909

1905, n. 582; ed emanerà con regolamento, udito il Consiglio di Stato; le disposizioni necessarie per l'attuazione della presente legge.
(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: «Partecipazione ufficiale dell'Italia alle esposizioni di Buenos Ayres e di Vienna nel 1910» (N. 154).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: «Partecipazione ufficiale dell'Italia alle esposizioni di Buenos Ayres e di Vienna nel 1910».

Prego il senatore segretario Mariotti Filippo di dar lettura del disegno di legge.

MARIOTTI FILIPPO, *segretario* legge:
(V. Stampato N. 154).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo ora alla discussione degli articoli, che rileggo.

Art. 1.

Per la partecipazione ufficiale dell'Italia all'Esposizione internazionale delle ferrovie e trasporti terrestri e a quella di agricoltura e d'igiene e di belle arti che si terranno nel 1910 in Buenos Aires è autorizzata la spesa di lire 500,000 da stanziarsi in appositi capitoli della parte straordinaria degli stati di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio dei seguenti esercizi finanziari:

1909-1910	L. 250,000
1910-1911	> 250,000

Per la partecipazione ufficiale dell'Italia alla prima Esposizione internazionale di caccia in Vienna nel 1910 è autorizzata la spesa di lire centomila (L. 100,000) da stanziarsi in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1909-910.

Tali somme resteranno impegnate anche in futuro sino all'esaurimento delle spese concernenti la detta Esposizione.

(Approvato).

Art. 2.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio è autorizzato ad affidare, in base a norme da stabilirsi per decreto ministeriale, l'incarico di organizzare e dirigere il concorso italiano alle varie Esposizioni internazionali di Buenos Aires al Comitato nazionale per le esposizioni e le esportazioni italiane all'estero, avente sede in Roma.

(Approvato).

Art. 3.

Il Ministero di agricoltura è autorizzato a provvedere con suoi decreti per l'organizzazione e la direzione della mostra italiana nella prima Esposizione internazionale di caccia in Vienna del 1910, e per le spese varie inerenti ad essa, compresi i sussidi agli espositori.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge: «Unificazione dei servizi marittimi» (N. 159).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Unificazione dei servizi marittimi».

Prego il senatore segretario Mariotti Filippo di dar lettura del disegno di legge.

MARIOTTI FILIPPO, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 159).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Paterno.

PATERNÒ. Signori senatori, prendo senza entusiasmo la parola su questo disegno di legge. Il Presidente del Consiglio presentandosi al Parlamento, ha saviamente detto che egli desiderava esser giudicato dai fatti, ed io che ho sinceramente accolto, e con soddisfazione, il suo onesto desiderio non avrei voluto aver l'aria di non tenerlo in conto: tanto più quando la mia parola deve suonare critica al progetto di legge che più direttamente interessa la persona del Ministro della marina, cui sono legato dai sentimenti della maggior stima e della migliore amicizia.

Premessa questa dichiarazione, mi affretto però a dire che nel mio pensiero sta fermo il concetto che i due Ministeri che si occupano della difesa nazionale debbano essere tenuti più che si possa lontani dai roveli della politica. La missione che essi hanno è così importante, è così elevata in qualunque paese, ed è così urgente nel nostro, che ogni minuto tolto alla attività dei ministri per occuparsi di cose estranee a quell'alta missione, mi sembra tempo rubato ai destini della patria. Questo progetto di legge aggiunge al più importante di questi Ministeri, nel momento attuale, la trattazione di una serie di affari che potranno condurlo ad impelagarsi in aspre lotte e potranno fargli dimenticare per un momento, l'alto fine a cui esso deve mirare. Io non nego la necessità di unificare i servizi marittimi; è stata riconosciuta da tutti utile questa unificazione; mi dolgo però che la unificazione dei servizi marittimi si faccia presso il Ministero della marina. Con la nuova legge saranno aggiunti a quel Ministero dei servizi per i quali ancora non è stata trovata una soluzione, che hanno agitato fortemente il paese, hanno alimentato passioni regionali, hanno insprito interessi personali e bancari. Sono questi i servizi che vengono in questo momento aggregati ad un Ministero militare!

Dirò francamente, che io temo che il ministro della marina, gettato nell'alto e tempestoso mare della politica, per quanto abilissimo nocchiero, sarà dai fortunali obbligato a buttare in mare qualche cosa, e temo che possa buttare in mare per salvare la nave, qualche cannone o qualche cassa di munizioni.

Ho questo timore ed è soltanto questo timore che mi ha spinto a parlare. L'argomento non ha bisogno di essere svolto. Marte che diventa commerciante fa una impressione assai dolorosa, quell'affratellamento del cannone con il filatoio, come ha detto il Giusti, non garba, dirò che in me la ripugnanza è quasi istintiva. La riunione di tanti nuovi servizi al Ministero della marina mi sembra poi a ritroso di quello che ha detto la Commissione d'inchiesta sulla guerra intorno alla necessità di semplificare i servizi del Ministero della guerra. È strano che proprio nel momento in cui una Commissione parlamentare, che ha tanto studiato, viene a suggerire di semplificare i servizi al Ministero della guerra, venga presentato un progetto di legge

destinato ad aumentare e complicare i servizi della marina militare.

Io non ho potuto, quantunque ne abbia fatto richiesta, leggere tutta quanta la quarta relazione della Commissione d'inchiesta e ne conosco quel tanto che ne ha detto la stampa, ma anche da quel sunto ci possiamo fare un concetto del pensiero della Commissione, tanto più che trattasi di una specie di comunicato identico per tutti i giornali, nel quale si legge: « Secondo le idee della Commissione dovrebbe l'Amministrazione della guerra decentrare e semplificare i servizi col passaggio di alcune attribuzioni tecniche ad altri organi tecnici, e di alcuni servizi amministrativi alle Intendenze territoriali. Le funzioni del Ministero dovrebbero essere mandate a quello che è compito dell'Amministrazione centrale, cioè l'alta direzione dell'esercito e la vigilanza generale sui Comandi, sui Corpi e sui servizi decentrati, la preparazione a riforme, l'emanazione di questi provvedimenti, ecc. ».

Io non andrò leggendo ulteriormente perchè non si tratta di documento ufficiale, ma questa breve citazione prova che le tendenze della Commissione d'inchiesta sono per la semplificazione dei servizi, non per la complicazione loro.

Debbo pure soggiungere che, secondo il mio modo di vedere, l'attacco più forte a questo progetto di legge proviene dai suoi difensori. Abbiamo letto molte difese ma tutte si riassumono nello stesso modo.

Il criterio principale della difesa è fondato sulla persona dell'ammiraglio Bettolo; e su di lui si basa la garanzia che questa legge darà buoni frutti.

Ora, quando per difendere una legge bisogna ricorrere ad argomenti che hanno fondamento sul valore di una persona, valore che io sono il primo a riconoscere, ciò vuol dire che altri argomenti mancano per provarne la importanza, la convenienza tecnica.

Se così non fosse si sarebbe detto che con la nuova legge ogni ministro avrebbe avuto agevole lo svolgimento del suo compito.

Se si trattasse di un esperimento, forse, non avrei alcuna difficoltà a che il tentativo fosse fatto, e sarei lieto che fosse fatto sotto la provata direzione dell'ammiraglio Bettolo.

Un altro argomento prova che la legge non

è stata attentamente studiata e bene preparata, ed è la facilità con la quale il Governo ha accettato l'aggiunta, che vieta di proporre degli storni da una parte all'altra del bilancio.

Questa legge dunque destò dei sospetti; si videro dei pericoli nella sua pratica attuazione ed il Governo stesso li riconobbe, tanto che non ebbe nessun timore ad accettare dei vincoli inusitati.

Capisco che l'Italia è un paese in cui mancando il modo di discutere meglio gli interessi dello Stato, si cerca di frenare in modo eccessivo le attribuzioni del potere esecutivo.

Ma nel caso presente, accettando questo vincolo, il Governo riconobbe la possibilità che con questa legge potessero avvenire storni pericolosi per l'economia nazionale o per la difesa dello Stato, e l'uno l'altro sono interessi così gravi che non debbono essere lasciati a libito di nessuno, e non debbono correre pericolo.

Non ho voluto e non voglio fare un discorso contro il progetto di legge, ho voluto soltanto, direi, fare una dichiarazione di voto, manifestando la mia ferma opinione che questo progetto non sembra destinato a fare il bene del paese. Ho quasi la sicurezza che uomini, del valore, della buona fede, dell'intelligenza del Presidente del Consiglio onorevole Sonnino e del ministro Bettòlo, riconosceranno presto, con me, che sarebbe stato meglio il non presentare questo progetto di legge e sollecitarne con tanta urgenza l'approvazione. Questo progetto di legge, anche per le presenti condizioni politiche, per il momento assai difficile, in cui è discusso, può dirsi imposto e la sua approvazione può sembrare coatta; mentre avrebbe dovuto discutersi serenamente ed ampiamente per il grande interesse che esso ha per l'avvenire economico e militare del nostro paese.

Ma un utile immediato si promette il paese dall'approvazione di questo progetto.

Da molti mesi, assistiamo ad un'agitazione vivissima, al cozzo di interessi svariati, interessi regionali o che tali si fanno sembrare, interessi di capitalisti e di industriali, interessi di parti e di fazioni politiche, e con questo progetto di legge affidando ad un uomo come il Bettòlo la risoluzione del gravissimo problema, si ha la sicurezza che il problema sarà risoluto; e risoluto presto e bene. Questo convincimento generale deriva giusta-

mente dalla urgenza con la quale la legge fu presentata, e giustifica l'urgenza con la quale il Governo ne reclama l'approvazione.

Avremo dunque un vantaggio immediato, ed io non nego che sia importante, e batterò le mani all'onore. Bettòlo, mi auguro prestissimo, perchè prestissimo egli toglierà l'Italia da questa noiosa controversia; ma gli batterò le mani, sempre rimanendo nel pensiero che il vantaggio che si avrà dalla risoluzione del problema astioso dei servizi marittimi sovvenzionati non varrà a compensarmi dal dolore che provo, e che ha fondamento nella credenza che l'unificazione dei servizi marittimi nuocerà alla marina militare.

È radicato in me il pensiero che sia dovere di qualunque Governo, anzi primo dei suoi doveri, quello di tenere alta e preziosa sopra tutto la difesa nazionale; e dovere dei ministri, che sono preposti a quell'alto ufficio, di non farsi distrarre da nessun altro argomento che non sia quello, sopra ogni altro elevatissimo, della difesa del paese; difesa che tutti, popolo, Governo, Parlamento e Re, hanno affidato al loro intelligente patriottismo (*Bene*).

Non ho altro da dire.

PIERANTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERANTONI. Parlerò brevemente per dire le ragioni per cui non darò il voto a questo disegno di legge. Questa decisione non è conforme all'indole mia, ma me la comanda il senso forte del dovere.

Poco fa ho letto le relazioni presentate dal Ministero e dalla Commissione di finanze. A primo aspetto, vi ho scorto quello che poco fa diceva l'onorevole Di Camporeale, cioè, che spesso i titoli delle nostre leggi non rispondono al loro contenuto.

Unificazione dei servizi marittimi? La distinzione tra i servizi marittimi ed altri servizi interni e internazionali si connette così strettamente come i continenti ai mari, onde nessuna nazione pensò a tale unificazione. Appena ho letto il testo della legge, ho veduto che l'esenzione da questo disegno di legge per il servizio dell'emigrazione, per un servizio che più impegna le navi commerciali nostre e quelle delle Società straniere, disdice il titolo della unificazione. Né si è esposta ragione alcuna la quale ci dica il perchè di questa eccezione.

Nel testo della legge è detto: «I servizi marittimi e quelli ad essi immediatamente attinenti». Quali sono i servizi immediatamente attinenti e quelli che possono essere non immediatamente attinenti? Io non so, nè credo che sia il momento di ricercare la differenza.

Ho voluto vedere in qual modo il mio egregio amico, il relatore a nome della Commissione di finanze, abbia giustificata la legge, ed ho scorto un fatto un po' nuovo negli annali dei nostri lavori parlamentari. Il concetto dell'unità dei servizi marittimi, egli dice, è stato desiderato da una Commissione Reale che studia la riforma della legislazione marittima. È cosa certa che di tale Commissione fanno parte parecchi uomini di valore, ma non credo sufficiente l'affermazione di una Commissione consultiva che ancora non fa sapere i risultati dei suoi studi per persuaderci della bontà di una legge. Credo strano che si citi un brano di una relazione a noi non nota ed extraparlamentare.

Io da un anno mi dimisi da quella Commissione Reale, che pure m'aveva fatto l'onore di nominarmi presidente della sesta delle Sottocommissioni nelle quali si divise, perchè avevo visto ch'essa non dava risultamenti. Una legge del 24 maggio 1877 volle la riforma del Codice della marina mercantile, e il 24 ottobre 1877, cinque mesi dopo, la riforma fu fatta. Altri uomini, altri tempi! Questi parlamentari consultivi, in cui si chiamano molte classi di persone, non danno buon frutto. L'onorevole Morin aveva nominato una Commissione speciale di poche persone che avrebbe dovuto proporre le riforme. L'onor. Mirabello, il 15 maggio 1904, d'accordo col ministro Giolitti e col Ronchetti nominò una Commissione di 38 persone successivamente aumentata. Detta Commissione per decreto Reale aveva assegnato il termine, dall'art. 4, di un anno per presentare le sue conclusioni. Dal 15 maggio 1904 ad oggi sono passati più di cinque anni e nulla ancora si ha di concreto, e temo che nulla si farà! Vista la inerzia, io mi dimisi per non assumere responsabilità. Taccio altre ragioni, per le quali mi astengo dal prendere parte alla discussione e dal votare la legge.

GUALTERIO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GUALTERIO, *relatore*. Nel discorso pronunciato per combattere l'opportunità della legge

il senatore Paternò fa osservare, a sostegno della sua opinione, che tutti coloro che hanno sostenuto essere vantaggioso l'accentramento dei servizi marittimi al Ministero della marina, hanno unito al loro voto l'espressione della loro fiducia al ministro attuale, ossia all'ammiraglio Bettolo, ciò che dimostrava come in mano di qualunque altra persona l'applicazione della legge trarrebbe l'Amministrazione in condizioni da non funzionare o funzionare malamente.

Io ho concluso, è vero, la mia relazione dicendo che la Commissione di finanze affidava nell'alta capacità dell'ammiraglio Bettolo e nel valore di quelli che lo coadiuveranno, ma era per la buona attuazione della legge e non per il funzionamento dei servizi, dopo tradotta in atto. Come nella relazione è espresso, il vantaggio che dalla legge si potrà ottenere dipende soprattutto dal come verrà effettuata la riforma, perchè, se questa sarà fatta in modo da ingrossare il servizio burocratico nel Ministero della marina e di conseguenza aumentare anche di molto il numero degli impiegati, è evidente che la marina militare rimarrebbe affogata dai servizi civili. Ma il concetto che è espresso nella relazione è quello che il nuovo ordinamento di questo ramo dell'Amministrazione marittima sia ispirato ai metodi in vigore nei paesi ove la marina mercantile è fiorente, ed è fiorente in essi appunto per la ragione dei buoni ordinamenti che la reggono. L'Ammiragliato inglese, che si cita da coloro che non vorrebbero accentrati al Ministero di marina i servizi marittimi, è nato tre secoli fa, e le patenti che dà ancora adesso ai suoi lords, sono la riproduzione di quella che prima dava al lord grande ammiraglio d'Inghilterra, supremo capo dell'Amministrazione navale del Regno Unito; gli conferiva potere sulla marina da guerra e del commercio e affidava alle sue cure la protezione del commercio e la protezione della pesca. Ed anche oggi le patenti che vengono conferite ai membri dell'Ammiragliato sono l'esatta riproduzione, come ho già detto, di quelle che erano alla costituzione del Consiglio di ammiragliato nel 1629. Ora è vero che l'Ammiragliato inglese è preposto ai servizi della flotta, ma esso ha ingerenza anche su quelli che ad essa sono connessi, ed il segretario permanente ha sotto di sé i servizi civili, i quali costitui-

scono quel ramo di amministrazione rappresentato nel nostro Ministero dalla Direzione generale della marina mercantile. Ed infatti per il servizio navale in Inghilterra si fanno due bilanci differenti: il « navy estimates » che è il bilancio della flotta e il « civil service estimates », notizie che si possono facilmente rilevare nel *Naval Annual* di lord Brassey.

Questi servizi civili sono appunto quelli che da noi sono di già concentrati, in parte, nel Ministero della marina e che si vogliono riordinare. Probabilmente il ministro della marina e il Presidente del Consiglio hanno accettato quell'emendamento che ha fatto la Camera con l'aggiunta di un secondo comma all'articolo 2, riportandosi a quello che si fa in Inghilterra, non per sottomettersi ad una imposizione, ma per far quasi due bilanci differenti, in modo che questa legge, importando una separata amministrazione, sia come un ponte di passaggio all'autonomia avvenire della marina mercantile. Questo ho voluto premettere come tesi generale.

In quanto poi al timore espresso che il ministro della marina venga distolto dalle sue principali funzioni, e che il funzionamento della marina militare ne debba risentire, a me sembra, come fu già detto esplicitamente nella relazione, che questo aumento di attribuzioni non importi nuovi servizi; e che quindi sia da ritenersi non debba conseguirsi quella soverchia occupazione di cui si ha timore. È invece mia opinione che il Ministero della marina, come quello della guerra, cioè i ministeri militari in una parola, l'unica cosa di cui possano temere sia quella di essere influenzati dalle esigenze della politica: sottratti alla politica e guidati dalle esclusive esigenze militari (ed i servizi della marina mercantile sono di carattere tecnico) è da ritenersi che camminerebbero ancora meglio di quello che camminano oggi.

Riguardo poi alle nuove esigenze per le Convenzioni marittime, io ritengo non aumentino, sebbene si creda che l'aumentino di molto, il lavoro del Ministero della marina e le sue funzioni in materia amministrativa e contabile. Il Ministero della marina, anche adesso, amministra i premi di costruzione e di navigazione, i quali ammontano a circa 8 milioni. Ora le Convenzioni, sia quella unica del luglio, siano quelle risultanti dalle aste di adesso, che eb-

bero alcuni lievi ribassi, ammontano a circa 19 o 20 milioni di spesa per esercizio.

Se si pensa che le spese di materiale della marina militare ammontano annualmente a circa 50 milioni, che la spesa per una sola nave, come per le nostre nuove che si vanno costruendo, sale da 35 a 40 milioni, non è questo lavoro amministrativo, derivante dalle convenzioni, tale da aumentare le relazioni del Ministero con l'industria, più di quello che siano attualmente.

Per contro si ha un vantaggio evidente, almeno secondo me, che queste convenzioni siano trattate al Ministero della marina, per il fatto, non solo di venire discusse in un ambiente marittimo, che conosce meglio i bisogni della marina mercantile e i bisogni del commercio, ma, soprattutto, perchè vengono sottratte all'influsso di criteri estranei che possono risentire di interessi regionali o di esigenze della vita politica, mentre dovrebbero essere considerate solamente sotto l'aspetto dei provvedimenti che si richiedono per far progredire la nostra marina mercantile.

È inutile negarlo: le convenzioni, perchè possano produrre il loro benefico effetto, non debbono andare ad arricchire Compagnie di navigazione, debbono invece procurare l'incremento del commercio in generale. Se il commercio non segue le sue vie naturali, se le merci trasportate non vanno nei luoghi dove esse si richiedono per l'industria ed il commercio, e invece si sovvenzionano delle linee semplicemente per contentare delle regioni o dei porti, è evidente che quelle regioni o quei porti potranno avere un certo vantaggio, ma l'economia nazionale non potrà averne alcuno.

Io credo di non aver bisogno di aggiungere nulla, perchè quanto finisco di dire, non è stato che una semplice dilucidazione di ciò che è esposto nella relazione. Debbo soltanto, prima di por termine alle mie parole, rilevare un appunto fatto dall'onor. senatore Pierantoni.

È vero che il Codice, di cui ho citato il primo articolo, non è promulgato (né può sapersi se quando sarà ultimato verrà approvato), però io non ho esitato a ricordarlo nella relazione, per il motivo che l'articolo primo del Codice attuale aveva una portata molto maggiore. Era molto più generico, e diceva che il Ministero della

marina amministra tutti i servizi marittimi, mentre, in realtà, non è così.

E se v'era una osservazione da fare alla presente legge, osservazione che la Commissione di finanze non ha mancato di esporre, è questa: che sarebbe stato desiderabile che l'articolo 1 della legge fosse un po' più esplicativo di ciò che con la legge si voleva ottenere, ossia fosse stato un po' più organico. Per dare un significato al rilievo fatto, io ho citato appunto questo articolo, che era stato preparato non solo da adesso, ma da qualche anno, e da quella Commissione competente nominata per la riforma del Codice della marina mercantile. Essa ha certo rilevato l'indeterminatezza dell'art. 1 del Codice presente, e ha voluto specificare i servizi che si riferiscono all'Amministrazione marittima, e determinare come questi servizi dovessero venire esercitati.

Infatti, questo articolo parla sempre di esercizio, lasciando le attribuzioni tecniche dei vari servizi, il cui esercizio dovrebbe passare al Ministero della marina, ai Ministeri ai quali, per la loro specialità, debbono essere attribuiti. E la dichiarazione fatta dal Presidente del Consiglio in seno alla Giunta generale del bilancio, ha affermato appunto che tale era l'idea del Governo.

Non ho altro da aggiungere.

BETTÒLO, *ministro della marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTÒLO, *ministro della marina*. Signori senatori. Comincio col dichiarare che, per l'ora piuttosto tarda, m'incombe il dovere di essere molto breve; dichiarazione che, confido, possa cattivarmi la vostra benevola attenzione.

Debbo anzitutto ringraziare il senatore Paternò per le cortesi parole che volle rivolgere alla mia persona, indugiandomi a rispondere alle obiezioni che egli ha creduto rivolgere a questo disegno di legge. Il dubbio principale che ha sollevato il senatore Paternò si potrebbe concretare in questi termini: il timore, da una parte, che si militarizzi la marina mercantile, il timore, dall'altra, che s'industrializzi la marina militare.

Ora, a me pare che il giudicare questo disegno di legge in tali termini, dimostri una non chiara conoscenza delle funzioni sia della marina militare, sia della marina mercantile;

funzioni che debbono più particolarmente essere considerate rispetto allo spirito che deve animarle. (*Approvazioni*).

L'onorevole senatore Paternò teme che le mie senescenti energie possano essere sottratte alla marina militare.

A dire il vero io potrò dubitare che le mie energie non siano sufficienti all'alto compito; ma posso assicurare l'onorevole senatore Paternò, e posso assicurare anche il Senato che, se in cima ai miei pensieri vi è un'aspirazione, essa è quella di consacrare tutta la mia vita marinara alla marina militare. (*Bene*). E quando dico consacrare alla marina militare, intendo riferirmi al potere marittimo, che comprende anche la marina mercantile.

Perchè, o signori, è in questo potere che si intendono integrate e fuse le due marine, quando se ne esamini lo spirito politico e marinaro che le anima.

Spirito politico, che emerge da quel postulato di diritto marittimo, in virtù del quale vuoi che la bandiera che copre la nave mercantile imprima alla nave stessa il carattere di un lembo della patria viaggiante.

Spirito marinaro, che scaturisce da quelli intimi rapporti economici e sociali, che intercedono fra la marina militare e quella mercantile, la quale non è solamente una industria qualunque, ma rappresenta una forza espansiva che tutte le industrie alimenta. (*Bene, bravo. Applausi*).

Forza che si esplica attraverso quella lotta quotidiana, che si combatte nelle competizioni internazionali, per la conquista pacifica di influenze economiche e politiche. Ed è appunto in tal lotta che la marina militare interviene e vigila con azione tutelatrice, contro ogni possibile concussione, contro ogni possibile sopraffazione. (*Bene*).

Nè credo con ciò di manifestare teorie informate ad aspirazioni imperialistiche, giacchè è necessario riconoscere la forma e la portata della lotta cui ho accennato, lotta che, per quanto contenuta nel campo economico, minaccia tuttavia la vita e l'avvenire dei popoli, che sieno meno preparati a fronteggiarla e sostenerla.

Ma vi ha di più. La marina militare riceve dalla sua consorella gran parte di quella vita che vibra nel suo poderoso organismo; riceve

i suoi equipaggi, per i quali si fonde in uno stesso spirito l'anima delle due marine; riceve quegli equipaggi che noi educhiamo con intelletto d'amore, pensando che i destini d'Italia si maturano sul mare. (*Approvazioni*).

E nei rapporti sociali, ove meglio che nell'ambiente marinaro si potrebbero comprendere le legittime esigenze della gente di mare? Sono oltre trecento mila lavoratori del mare, dei quali è solo possibile valutare i bisogni a chi ne ha diviso i disagi, i pericoli, le speranze, i conforti!

Ma non basta. Già fin d'ora, come affermava l'egregio relatore, tutta l'Amministrazione della marina mercantile trovasi accentrata presso il Ministero della marina, il quale dirige e sorveglia, mediante i suoi organi periferici, le Capitanerie di porto, cui competono funzioni di carattere amministrativo, tecnico e giudiziario.

Sono infatti affidati alle capitanerie di porto, nei rapporti con i traffici, il movimento commerciale e marittimo dei porti, la polizia della navigazione; nei rapporti con la gente di mare l'immatricolazione, che è il battesimo del marinaio e base indispensabile della previdenza obbligatoria, la tutela del contratto di lavoro, l'Amministrazione della Cassa invalidi, la vigilanza sulle leggi sociali, e tutto ciò, oltre la tutela del demanio marittimo e l'esercizio nautico della pesca.

Come vedete, pochi sono quei servizi, che si trovano dispersi fra parecchi Ministeri, e che questo disegno di legge mira appunto, per ragioni organiche, a raccogliere nell'ambiente che è loro naturale. Ma, pur essendo pochi, sono sempre sufficienti per impedire che l'economia della nostra marina mercantile possa essere regolata in base a criteri organici. Si tratta di rispondere ad una legge fisica, che, nel caso specifico, è anche organica; si tratta di attirare nell'orbita della massa maggiore, quelle masse minuscole che mancano. E mi affretto verso la fine; ma prima di concludere debbo una risposta al senatore Pierantoni.

Il senatore Pierantoni vorrebbe che anche il servizio di emigrazione, se mal non ho compreso, fosse contemplato nei servizi marittimi...

PIERANTONI. (*Fa segni di denegazione*).

BETTOLO, ministro della marina. ... se ciò non ha detto, potrei esimermi dal rispondere,

tanto più che il servizio di emigrazione, per la sua stessa natura, deve essere regolato e disciplinato presso il Ministero degli affari esteri, il quale possiede a tale scopo tutti gli organi necessari. Nei rapporti con tale servizio, l'Amministrazione della marina non deve attendere che al movimento marittimo dell'emigrazione, compito che le è già assegnato e che esercita.

E concludo, rispondendo ad una ultima obiezione che si volle far scaturire da un esame comparato di politica marinara.

Si disse che in Inghilterra l'Amministrazione della marina militare nulla ha di comune con quella mercantile. Ma non fu sempre così.

Nel secolo decimosesto, sotto Enrico VIII, la marina inglese, trovandosi di fronte alla potente marina anseatica, si volle che tutti i servizi delle due marine, la militare e la mercantile, fossero riuniti nella stessa mano, come, più tardi, fece Colbert, allorchè, nel fondare la marina di Francia, si trovò nelle identiche condizioni rispetto alla marina olandese, allora fiorentissima.

Così, durante la formazione organica, i due grandi rami dell'organismo marittimo ebbero, in Francia ed in Inghilterra, un tronco comune; ma più tardi, tosto che nella grande marina del Regno Unito, la marina mercantile, rinvigorita da un sano spirito d'iniziativa marinara, senti di potere emanciparsi dalla tutela dello Stato, e non ebbe bisogno che di libertà, l'Ammiragliato si spogliò di ogni ingerenza nella marina mercantile; per cui il *Board of trade* ha pochissimo da fare, sorveglianza e nulla più. La marina non ha chiesto e non chiede che un regime di libertà; alta meta di prosperità, verso cui anelano tutti i miei sforzi. Coordinare le molteplici energie che, sul mare, debbono restituire all'Italia la grandezza delle nostre tradizioni marinare, questa è la meta, cui mira l'opera mia ed alla quale consacrerò quanto mi resta della mia vita marinara. (*Applausi generali*).

PRESIDENTE. Se nessun'altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo.

Art. 1.

I servizi marittimi e quelli ad essi immediatamente attinenti sono concentrati nel Ministero della marina.

Nulla però sarà innovato per i servizi contemplati dalla legge 31 gennaio 1901, n. 23, sulla emigrazione.

BLASERNA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BLASERNA. Signori senatori. Sarò molto breve perchè l'ora ci sospinge. Giacchè in quest'articolo si parla del modo di organizzare gli uffici della marina mercantile, vorrei richiamare l'attenzione del Governo sopra l'esistenza del Comitato talassografico, che ha già reso grandi servizi alla scienza e al paese. Siccome si tratta anche della pesca, io credo che l'organo più adatto per eseguire questi lavori, sarebbe appunto il Comitato talassografico, il quale è nato per iniziativa dell'associazione per il progresso delle scienze. Dando a questo Comitato un carattere più governativo, potrebbe esso divenire l'organo più adatto per eseguire tutta quella parte di lavori che riguardano la ricerca scientifica, ed anche le norme della pesca, per la parte che può interessare la nostra marina mercantile.

Vedo con piacere qui presente l'on. ministro di agricoltura, industria e commercio, il quale sa, meglio di me, quanto sia importante tale questione che involve in sé, non solamente una parte scientifica, ma anche una parte veramente industriale. Ora, io sono convinto che egli saprà trovare la formula per risolvere questo problema, ed io mi sono intanto preso la libertà di richiamare l'attenzione dell'on. ministro della marina e quella dell'on. ministro di agricoltura industria e commercio sull'esistenza di questo Comitato, molto competente, che potrebbe diventare benissimo l'organo esecutivo del Governo. Questa era la sola raccomandazione che io avevo a fare.

BETTOLO, *ministro della marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTOLO, *ministro della marina*. Il mio collega dell'agricoltura, industria e commercio aveva già richiamato la mia attenzione sopra questa autorevole e benemerita Commissione

talassografica, alla quale ci proponiamo di conferire le migliori condizioni di vitalità e di forza.

Faccio intanto notare al senatore Blaserma che i problemi di cui si occupa la Commissione talassografica, saranno di più specifica competenza del ministro di agricoltura, perchè il ministro della marina, nei rapporti con la pesca, non avrebbe che la parte industriale e quella marinara, mentre spetteranno al ministro di agricoltura le discipline relative alla parte economica, a quella scientifica e alla sociale.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, pongo ai voti l'articolo 1.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 2.

In esecuzione di quanto è disposto nell'articolo precedente, il Governo ha facoltà, con decreti Reali, di trasportare nel bilancio della Marina i fondi stanziati e tuttora disponibili negli stati di previsione dell'esercizio 1909-10 per i servizi che saranno concentrati nel Ministero medesimo e di modificare e spostare i corrispondenti organici senza aumentare il numero complessivo dei funzionari e la spesa pel personale.

È vietato di proporre trasporti di fondi tra i capitoli riguardanti a servizi della marina mercantile e quelli riguardanti la marina militare.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Cessione alla Società Reale per l'educazione correttiva dei minorenni dell'antico Regno sardo di una parte del fabbricato detto della Missione in Torino » (N. 158).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Cessione alla Società Reale per l'educazione correttiva dei minorenni dell'antico Regno sardo di una parte del fabbricato detto della Missione in Torino ».

Prego il senatore, segretario, Mariotti Filippo di dar lettura del disegno di legge.

MARIOTTI FILIPPO, *segretario*, legge.
(V. Stampato N. 158).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Procederemo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a cedere gratuitamente alla Società Reale per l'educazione correttiva dei minorenni dell'antico Regno Sardo, la parte del fabbricato demaniale dell'ex-convento della Missione, da essa attualmente occupato, posto in Torino in via dell'Arcivescovado. Il detto immobile sarà ceduto con tutti i relativi diritti, pesi e servitù.

(Approvato).

Art. 2.

Tale cessione sarà disciplinata da apposito contratto, da stipularsi, sentito il parere del Consiglio di Stato, in guisa da assicurare in modo permanente la destinazione del fabbricato ceduto o di un altro equivalente che venisse costruito in sua vece, ad uso di riformatorio di minorenni.

(Approvato).

Art. 3.

Gli atti richiesti per la predetta cessione saranno esenti da qualunque tassa.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908. Tasse di successione e sui redditi di manomorta » (N. 157).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908. Tasse di successione e sui redditi di manomorta ».

Prego il senatore, segretario, Mariotti Filippo di dar lettura del disegno di legge.

MARIOTTI FILIPPO, *segretario*, legge.
(V. Stampato N. 157).

PRESIDENTE. (*Si alza e con lui si alzano tutti i senatori e i ministri*). Cari colleghi, questo disegno di legge porta il nostro pensiero al lugubre anniversario che ieri è ricorso. Torni oggi il nostro compianto alle vittime dell'orrendo disastro, e l'incoraggiamento ai superstiti; si ripeta il voto del risorgimento di quelle nobili città, di quelle nobili regioni! (*Applausi generali*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Governo ha coscienza dei doveri che ha assunto verso il Parlamento e verso il Paese per riparare, nella misura del possibile, alla enorme sciagura che ha afflitto quelle provincie.

Ne ha coscienza, ed ha chiesto anche al Parlamento i mezzi e le facoltà occorrenti, e metterà ogni maggiore impegno per compiere la doverosa opera sua. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e procederemo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Sono esenti da soprattassa di pagamento tardivo le successioni apertesì nei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, per le quali la tassa non sia stata pagata nel termine prorogato coll'art. 1 del Regio decreto 14 gennaio 1909, n. 21, anche quando l'apertura della successione risalga a data anteriore al 28 dicembre 1908, purchè la scadenza sia avvenuta dopo questa data.

L'Amministrazione ha facoltà di accordare che le tasse, di cui nel comma che precede, siano pagate a rate, senza interessi, in un termine non maggiore di tre anni.

Il termine per la denuncia delle successioni apertesì nei detti comuni dal 28 dicembre 1908 al 31 dicembre 1909, già raddoppiato coll'art. 1 del Regio decreto 14 gennaio 1909, n. 21, è prorogato di sei mesi.

Le successioni apertesì negli stessi comuni prima del 28 dicembre 1908, per le quali a questa data non fosse ancora scaduto il ter-

mine per la denuncia, saranno esenti da sopratassa di tardiva denuncia, se siano denunciate a tutto il mese di febbraio 1910.

(Approvato).

Art. 2.

È convertito in legge l'art. 2 del Regio decreto 14 gennaio 1909, n. 21, che proroga di un anno le scadenze stabilite dall'art. 13 della legge 13 settembre 1874, n. 2078 (testo unico), per le tasse di manomorta esigibili nel 1909 sui redditi dei Corpi morali esistenti nei comuni considerati nell'articolo precedente, ed accorda all'Amministrazione la facoltà di ripartire in rate le tasse, con esenzione di interessi e sopratasse di pagamento tardivo.

Uguale proroga e la stessa facoltà sono concesse per le tasse di manomorta sui detti redditi, relative al 1909 ed esigibili nel 1910.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Istituzione del Credito agrario nelle Marche e nell'Umbria » (N. 155).

PRESIDENTE. Segue ora all'ordine del giorno il disegno di legge: « Istituzione del credito agrario nelle Marche e nell'Umbria ».

Prego il senatore segretario Mariotti Filippo di darne lettura.

MARIOTTI FILIPPO, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 155).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Se nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Credito agrario nelle Marche.

Art. 1.

È istituito un fondo di lire 700,000 per l'esercizio del Credito agrario nelle Marche, alla cui formazione concorrono: lo Stato per lire 200,000, la Cassa di risparmio di Milano per lire 300,000 e la Cassa di risparmio di Bologna per lire 200,000.

Il contributo dello Stato dovrà ripartirsi per metà a carico del bilancio dell'esercizio 1908-1909 e per l'altra metà a carico del bilancio dell'esercizio 1909-910.

(Approvato).

Art. 2.

In ciascun comune capoluogo o già capoluogo di mandamento nelle Marche, è costituita una Cassa agraria.

Possono fungere da Casse agrarie le Casse di risparmio, le Banche cooperative e i Consorzi o Sindacati agrari legalmente costituiti esistenti nei capoluoghi o già capoluoghi di mandamento, separando questo ramo di operazioni dagli altri e tenendone distinta la gestione.

MANASSEI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MANASSEI. Ho domandato la parola, non per parlare lungamente, ma per fare brevissime considerazioni. Una legge per il credito agrario nell'Umbria fu promossa nel 1906 e dopo due anni, cioè nel 1908, fu presentata.

Questa legge fu riformata dalla Commissione parlamentare e ripresentata dal Governo nel maggio 1909: così alla Camera è rimasta giacente per cinque mesi. Dopo tre anni dunque, di quella legge non si parlava più e fu l'onorevole ministro Luzzatti il quale, appena assunto al potere, ruppe questi indugi, che veramente non sono tali da conciliare le simpatie degli agricoltori agli istituti parlamentari.

L'onor. Luzzatti con molta energia, che egli trae dalla sua forte fede nel bene, presentò questa legge alla Camera nella tornata del 22 corrente mese, e, quasi per acclamazione, la fece; approvare, riguadagnando il tempo perduto. Per tal fatto sento il dovere di porgere a lui, in nome degli agricoltori umbri e marchigiani, i più vivi ringraziamenti e raccomandargli nel tempo stesso di sollecitare, per quanto è possibile, la compilazione di un regolamento particolareggiato (che deve completare la legge) poichè il disegno di legge, in ben 11 articoli, fa riferimento a quello che il regolamento determinerà.

Spero che l'onor. ministro compirà la sua opera, sollecitando, per quanto è possibile, la compilazione e l'approvazione del regolamento stesso.

LUZZATTI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LUZZATTI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Prendo impegno di fare il regolamento con la massima sollecitudine.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'art. 2. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 3.

La dotazione di ciascuna Cassa agraria sarà formata mediante prelevamenti sul fondo indicato nell'articolo 1 e non potrà essere inferiore a lire 8000 nè superiore a lire 12,000. Detta somma s'intende contribuita per due settimi dallo Stato, per due settimi dalla Cassa di risparmio di Bologna e per tre settimi dalla Cassa di risparmio di Milano.

È consentito alle Casse di risparmio ed alle Banche cooperative che intendono, in virtù del precedente articolo di assumere le funzioni di Casse agrarie, di aumentare coi propri fondi la dotazione della sezione agraria rispettiva fino alla misura del 10 per cento della riserva generale.

Sulla quota contribuita dallo Stato ciascuna Cassa agraria non corrisponderà per dieci anni dalla sua istituzione alcun interesse; dall'undecimo anno in poi e per la durata di 50 anni corrisponderà l'interesse del 2 per cento. Nello stesso periodo di tempo si provvederà al rimborso con le norme che saranno fissate nel regolamento.

Le quote contribuite dalle Casse di risparmio di Milano e di Bologna dovranno essere rimborsate entro trent'anni a partire dal primo anno dopo la costituzione di ciascuna Cassa agraria, la quale costituzione non potrà esser differita oltre cinque anni dalla data della promulgazione della presente legge.

Le Casse suddette di Milano e di Bologna concorreranno alla ripartizione degli utili netti annuali di ogni Cassa agraria in misura non eccedente il 3 per cento della quota da ciascuna di esse conferita, calcolata come sopra. Trascorso un decennio dalla istituzione delle Casse agrarie, tale partecipazione agli utili sarà convertita in un interesse fisso nella misura del 3 per cento.

(Approvato).

Art. 4.

Saranno esclusi dalla dotazione di cui all'articolo precedente, quelli tra gli enti indicati nel capoverso dell'art. 2 che amministrano fra depositi e patrimonio un capitale superiore a un milione di lire.

(Approvato).

Art. 5.

Le Casse agrarie fanno prestiti in danaro agli agricoltori, siano essi proprietari di terre, conduttori, mezzadri o enfiteuti e per gli scopi seguenti:

1° Per la raccolta;

2° Per la coltivazione;

3° Per le sementi;

4° Per i concimi;

5° Per le materie anticrittogamiche, curative e insetticide;

6° Per dotare i fondi di scorte vive e morte, di macchine e attrezzi rurali, di arnesi per la manipolazione e conservazione dei prodotti agricoli e di quanto altro possa occorrere per l'esercizio dell'agricoltura.

7° Per migliorare o ampliare case coloniche o stalle e per costruire stalle nuove.

I prestiti per ciascuno degli scopi indicati nei numeri da 1 a 5 non possono essere superiori a lire 1,000, nè avere durata maggiore di un anno, eccettuati quelli per concimi che potranno anche avere la durata di due anni.

I prestiti occorrenti per dotare i fondi di scorte vive e morte, di attrezzi rurali, di arnesi per la manipolazione e conservazione dei prodotti agricoli e di quanto altro possa occorrere per l'esercizio dell'agricoltura possono giungere a lire 2,000; quelli per l'acquisto di macchine a lire 3,000. Gli uni e gli altri non possono avere durata maggiore di 5 anni.

I prestiti occorrenti per gli scopi indicati nel n. 7 potranno giungere fino a lire 4,000 e avere la durata di anni 9.

Le Casse agrarie possono infine essere autorizzate, ove occorra, a ricevere i depositi a risparmio e in conto corrente con le norme che saranno stabilite nel regolamento.

(Approvato).

Art. 6.

Le Casse agrarie possono anche, con le limitazioni, e le norme da fissarsi nel regola-

mento, compiere le operazioni ed esercitare le funzioni di Consorzio agrario nelle forme seguenti:

1° Acquisto per conto proprio o di terzi, per distribuirli ai soci, di semi, concimi, sostanze anticrittogamiche curative e insetticide, merci, prodotti, bestiame, macchine, attrezzi;

2° Vendita per conto proprio o di terzi, di prodotti agrari degli agricoltori del luogo aprendo anche appositi magazzini propri di deposito e spaccio o trasportando i prodotti stessi in magazzini comuni;

3° Anticipazioni contro deposito di determinati prodotti agricoli di facile conservazione, trasportando i prodotti stessi in magazzini comuni;

4° Prestiti di attrezzi rurali e di macchine per un tempo determinato, con nolo da stabilirsi in apposita tariffa approvata dal Consiglio di amministrazione del Consorzio;

5° Partecipazione con altre Società o con privati al commercio per la vendita e l'esportazione all'estero dei prodotti agrari dei soci o degli agricoltori della zona nella quale opera il Consorzio;

6° Saggi, analisi, esperimenti, diffusione della conoscenza dell'uso razionale dei concimi, promovimento, agevolazione e tutela in qualsiasi guisa degli interessi locali con cattedre ambulanti, scuole pratiche e speciali di agricoltura, conferenze, pubblicazioni, biblioteche circolanti.

(Approvato).

Art. 7.

Gli agricoltori residenti nel mandamento nel quale opera la Cassa agraria, per ottenere il credito da essa devono iscriversi alla medesima e versare, anche in rate, un diritto fisso di primo ingresso non superiore a lire 5.

Le norme per la iscrizione degli agricoltori alla Cassa agraria, per la cancellazione di essi, per la pubblicità delle iscrizioni e per la partecipazione degli iscritti all'amministrazione e al sindacato dell'Istituto saranno stabilite dal regolamento.

(Approvato).

Art. 8.

Le Casse agrarie e le Banche cooperative, Casse di risparmio e consorzi o sindacati agrari

con funzioni di Casse agrarie, possono riscattare le cambiali rilasciate loro dagli agricoltori, oppure scontare quelle da esse direttamente emesse, presso le Casse di risparmio di Ancona, Fabriano, Jesi, Osimo, Ascoli Piceno, Fermo, Sant'Elpidio a Mare, Macerata, Camerino, Recanati, Pesaro, Fano e Cagli e quelle altre che ne facciano domanda, con l'adesione degli Istituti ora menzionati.

A tale fine gl'Istituti predetti, che non possono fungere da Casse agrarie, sono raggruppati per zone da stabilirsi nel regolamento.

(Approvato).

Art. 9.

Gli Istituti indicati nell'articolo precedente non possono richiedere pel risconto delle cambiali agrarie un interesse superiore al 4 per cento.

Sulle sovvenzioni agli agricoltori le Casse agrarie non possono percepire un interesse superiore al 5 per cento.

(Approvato).

Art. 10.

L'unione delle Casse agrarie e degli Istituti di risconto spontaneamente associati formerà la « Federazione per il Credito agrario nelle Marche ».

La Federazione è costituita in ente autonomo per la distribuzione e amministrazione del fondo per il Credito agrario marchigiano fornito dallo Stato e dalle Casse di risparmio di Milano e di Bologna e di ogni altro fondo che potesse in avvenire ad esso ente essere in qualsiasi modo devoluto.

Ad essa spetta la dotazione delle Casse agrarie, l'impiego temporaneo dei capitali non ancora erogati, la riscossione degli interessi dei capitali provvisoriamente reinvestiti, delle quote di utili e di capitale dovute dalle Casse agrarie a' termini dell'art. 3 e la rifusione di esse allo Stato e alle Casse di risparmio di Milano e di Bologna.

Le norme per l'esercizio di tali funzioni saranno date col regolamento.

Organo della Federazione è un Consiglio composto di nove membri, quattro dei quali eletti dagli Istituti di risconto, quattro dalle Casse agrarie e dagli Istituti che funzionano come tali e uno dalle cattedre ambulanti di agri-

coltura della regione. Il Consiglio federale oltre a compiere le funzioni suindicate, stabilirà o modificherà il saggio degl'interessi, i limiti dei mutui e del risconto ed altre modalità e sorveglierà l'andamento delle Casse agrarie.

(Approvato).

Art. 11.

La sede della Federazione indicata nel precedente articolo è stabilita nella città di Ancona.

(Approvato).

Credito agrario nell' Umbria.

Art. 12.

È istituito un fondo di lire 400,000 per l'esercizio del credito agrario nell' Umbria, alla cui formazione concorrono: lo Stato, per lire 300,000 e la Cassa di risparmio di Milano per lire 100,000.

Il contributo dello Stato dovrà ripartirsi per metà a carico del bilancio dell'esercizio 1908-1909 e per l'altra metà a carico del bilancio dell'esercizio 1909-910.

(Approvato).

Art. 13.

In ciascun comune dell' Umbria capoluogo o già capoluogo di mandamento o avente più di 10,000 abitanti è costituita una Cassa agraria.

Possono fungere da Casse agrarie le Casse di risparmio e le Banche cooperative esistenti nei capoluoghi o già capoluoghi di mandamento nonchè i Consorzi o sindacati agrari legalmente costituiti nell' Umbria, separando questo ramo di operazioni dagli altri e tenendone distinta la gestione.

(Approvato).

Art. 14.

Il capitale di fondazione di ciascuna Cassa agraria sarà formato mediante prelevamenti sul fondo di cui all'art. 10 e non potrà essere inferiore a lire 8000 nè superiore a lire 12,000.

Il capitale di fondazione di ciascuna Cassa s'intenderà contribuito per tre quarti dallo Stato e per un quarto dalla Cassa di risparmio di Milano.

Sulla quota contribuita dallo Stato ciascuna Cassa non corrisponderà per dieci anni dalla sua istituzione alcun interesse; dall' undecimo anno in poi e per la durata di 50 anni corrisponderà l'interesse del 2 per cento. Nello stesso periodo di tempo si provvederà al rimborso con le norme che saranno fissate nel regolamento.

La quota contribuita dalla Cassa di risparmio di Milano dovrà essere rimborsata entro trent'anni a partire dal primo anno dopo la costituzione di ciascuna Cassa agraria, la quale costituzione non potrà essere differita oltre 5 anni dalla data della promulgazione della presente legge.

La Cassa di risparmio di Milano concorrerà alla ripartizione degli utili netti annuali di ciascuna Cassa agraria in misura non eccedente il 3 per cento della quota da essa conferita, calcolata come sopra. Trascorso un decennio dalla istituzione della Cassa agraria tale partecipazione agli utili sarà convertita in un interesse fisso nella misura del 3 per cento.

(Approvato).

Art. 15.

Le Casse agrarie fanno prestiti in denaro agli agricoltori per gli scopi e con le modalità indicate nell'art. 5 per le Casse agrarie delle Marche.

Esse possono anche compiere le operazioni ed esercitare le funzioni di Consorzio agrario, con le limitazioni e le norme da determinarsi nel regolamento.

Le Casse agrarie potranno infine essere autorizzate, ove occorra, a ricevere depositi a risparmio e in conto corrente con le norme che saranno stabilite nel regolamento.

(Approvato).

Art. 16.

Gli agricoltori residenti nel mandamento nel quale opera la Cassa agraria, per ottenere il credito da essa dovranno iscriversi alla medesima e versare, anche in rate, un diritto fisso di primo ingresso non superiore a lire cinque.

Le norme per la iscrizione degli agricoltori alla Cassa, per la cancellazione di essi, per la

pubblicità delle iscrizioni e per la partecipazione degl'iscritti all'amministrazione e al sindacato dell'Istituto saranno stabilite dal regolamento.

(Approvato).

Art. 17.

Alle Banche cooperative, alla Casse di risparmio e ai Consorzi o Sindacati agrari di cui all'articolo 11, che intendono assumere le funzioni di Casse agrarie, potranno essere fatte somministrazioni di fondi entro i limiti e con le condizioni fissate nell'art. 14.

(Approvato).

Art. 18.

Le Casse agrarie e le Banche cooperative, Casse di risparmio e Consorzi o Sindacati agrari con funzioni di Casse agrarie, potranno riscattare le cambiali rilasciate loro dagli agricoltori, oppure scontare quelle da esse direttamente emesse, presso le Casse di risparmio di Perugia, Terni, Foligno, Orvieto, Rieti, Città di Castello e presso le Banche popolari di Perugia, di Spoleto, di Todi e di Gubbio con l'adesione degl'Istituti ora menzionati.

A tal fine gl'Istituti predetti, che non possono funzionare da Casse agrarie, sono raggruppati per zone possibilmente corrispondenti ai circondari di Terni, Foligno, Orvieto, Rieti e Spoleto; eccezione fatta per quelli del circondario di Perugia che potranno far capo tanto alle Casse di risparmio di Perugia e di Città di Castello quanto alle Banche popolari di Perugia, di Gubbio e di Todi.

(Approvato).

Art. 19.

Gli Istituti di cui all'articolo precedente non potranno richiedere per lo sconto delle cambiali agrarie un interesse superiore al 4 per cento.

Sulle sovvenzioni agli agricoltori le Casse agrarie non potranno percepire un interesse superiore al 5 per cento.

(Approvato).

Art. 20.

L'unione delle Casse agrarie e degli Istituti di sconto spontaneamente associati formerà

la « Federazione per il credito agrario nell'Umbria ».

La Federazione è costituita in ente autonomo per la distribuzione e amministrazione del fondo per il credito agrario umbro. Ad essa spetta la dotazione delle Casse agrarie, l'impiego temporaneo dei capitali non ancora erogati, la riscossione degli interessi dei capitali provvisoriamente investiti, delle quote di utili e di capitale dovute dalle Casse agrarie ai termini dell'art. 14 e la rifusione di esse allo Stato e alla Cassa di risparmio di Milano.

Le norme per l'esercizio di tali funzioni saranno date col regolamento.

Organo della federazione è un Consiglio composto di nove membri; quattro dei quali eletti dagli Istituti di sconto, quattro delle Casse agrarie mandamentali e dagli Istituti che funzionano come Casse agrarie di sconto e uno dalle Cattedre ambulanti di agricoltura della regione. Il Consiglio federale, oltre a compiere le funzioni suindicate, stabilirà o modificherà il saggio degli interessi, i limiti dei mutui e del sconto ed altre modalità e sorveglierà l'andamento delle Casse agrarie.

(Approvato).

Art. 21.

La federazione indicata nell'articolo precedente avrà la sua sede in Perugia.

(Approvato).

Privilegi e agevolazioni tributarie.

Art. 22.

Alle operazioni di credito agrario che si compiono dagli Istituti contemplati nella presente legge sono applicabili tutte le disposizioni contenute nel titolo I e negli articoli 20, 21 e 25 della legge 27 gennaio 1887, n. 4276 (serie 3ª) sull'ordinamento del Credito agrario.

(Approvato).

Art. 23.

Il privilegio stabilito al n. 5 dell'art. 1958 del Codice civile è esteso alle somme dovute per i concimi e per le materie anticrittogamiche, curative o insetticide. Tale privilegio, nell'ordine di prelazione determinato dall'art. 1960 del Codice civile, occuperà il posto immediatamente successivo a quello dei crediti per le sementi.

Il privilegio stesso, anche con la estensione di cui sopra, compete di diritto, in forza della presente legge, agl' Istituti sovventori, così per i prestiti in danaro, come per quelli in natura. Nella cambiale deve specificatamente dichiararsi lo scopo per il quale il prestito è fatto, e questa dichiarazione è esente da tassa a norma delle vigenti leggi sul bollo e sul registro.

(Approvato).

Art. 24.

Le tasse di bollo e di registro dovute sugli atti costitutivi e statuti dei Consorzi agrari e delle Casse agrarie sono ridotte a metà della misura normale, e sono parimenti ridotte a metà le stesse tasse relativamente alle successive modificazioni degli atti costitutivi e degli statuti.

È ridotta a metà la tassa di negoziazione delle azioni dei Consorzi agrari, fermo il disposto dell'art. 12 della legge 23 gennaio 1902, n. 25, allegato C sulle azioni della Società a forma cooperativa.

(Approvato).

Art. 25.

Sono ridotte a metà le tasse di bollo registro ed ipotecarie dovute sugli atti e scritti relativi alle operazioni di qualunque natura, che compiono i Consorzi o Sindacati agrari e le Casse agrarie.

Ai Consorzi o Sindacati agrari e alle Casse agrarie è esteso il beneficio del gratuito patrocinio.

Delle stesse riduzioni e benefici godranno le Casse di risparmio e le Banche cooperative per quanto riguarda le loro operazioni agrarie.

(Approvato).

Disposizioni generali.

Art. 26.

Tutti gl' Istituti facenti parte delle Federazioni delle Marche e dell'Umbria sono alla dipendenza del Ministero di agricoltura, industria e commercio, il quale eserciterà la sua vigilanza sopra i detti Istituti nei modi e con le forme che saranno stabiliti nel regolamento.

(Approvato).

Art. 27.

Entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge dovrà essere emanato il regolamento per la esecuzione di essa, da approvarsi con decreto Reale, promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio, sentita la Commissione consultiva per il Credito agrario.
(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Costruzione o ricostruzione delle strade di allacciamento per i comuni isolati a sensi della legge 15 luglio 1906, n. 383 » (N. 156).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Costruzione e ricostruzione delle strade di allacciamento per i comuni isolati a sensi della legge 15 luglio 1906 ».

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Governo esprime la sua viva riconoscenza al Senato per la laboriosa opera compiuta, avendo così risposto nobilmente all'invito del Governo di esaminare in questi ultimi giorni queste leggi urgenti.

E vorrei pregare il Senato di fare ancora un ultimo sforzo, quello di autorizzare il relatore di presentare la relazione verbale su quest'ultimo progetto di legge, che è di grande urgenza. Si tratta di 335 comuni isolati che attendono, come un sitibondo l'acqua, il passaggio di questa legge.

L'urgenza viene dalla necessità di formare il primo elenco triennale, per cominciare i lavori.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, il Presidente del Consiglio prega l'Assemblea di discutere d'urgenza questo disegno di legge, e propone che si dia facoltà al relatore di leggere la sua relazione che non ha potuto essere ancora distribuita.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvata).

Prego il relatore Mariotti Giovanni di dar lettura della sua relazione.

MARIOTTI GIOVANNI, *relatore*, legge:

SIGNORI SENATORI. — Questi nuovi provvedimenti legislativi, che voi avete voluto affidare al nostro studio, furono ripetutamente chiesti, sono ansiosamente attesi da 335 comuni.

E sono i comuni più poveri e più dimenticati di tutta Italia, quasi perduti fra le roccie e i ghiacciai delle Alpi, o in mezzo alle foreste e alle frane dell'Appennino, o in fondo alle più remote valli della Sicilia e della Sardegna.

La stessa procedura eccezionale che voi, signori senatori, avete voluto adottare per le discussioni preliminari di questo disegno di legge, sottraendolo allo studio paziente e sereno (ma, per necessità, non celere) dei singoli Uffici, ed affidandolo invece ad una Commissione speciale, se, per una parte dimostra il grande affetto che il Senato nutre per quei comuni troppo a lungo abbandonati, mostra, d'altra parte, il vostro fermo intendimento che la discussione delle proposte provvidenze corra rapidissima; sicchè, nei pochi giorni che ancor ci restano a chiudere l'anno — e con l'anno, forse la sessione parlamentare — quelle provvidenze siano tradotte in legge e portino ai lontani fratelli, che da tanti anni attendono, l'augurio di anni migliori.

Ossequenti al desiderio del Senato, noi non abbiamo frapposto alcun indugio nell'esame del disegno di legge; niun indugio poniamo nel riferirvi il risultato degli studi nostri, che, per quanto affrettati, furono però accurati e coscienziosi.

Ed eccovi, su ognuna delle disposizioni che costituiscono il provvido disegno di legge, il nostro avviso:

I.

Nuovi assegni sui bilanci dei lavori pubblici dal 1913-914 in avanti.

Le disposizioni della legge 30 agosto 1868, n. 4613, sulle strade comunali obbligatorie, furono sospese fino a nuovo provvedimento legislativo dalla legge Saracco 19 luglio 1894 emanata in momenti eccezionalmente difficili, e per le finanze dello Stato, e per quelle dei comuni.

Ma l'opera che il legislatore aveva divisata

con quella legge, e che da essa il paese ansiosamente attendeva, era ben lungi dall'essere compiuta.

Da ciò le vive ripetute insistenze perchè il nuovo provvedimento legislativo, già accennato e quasi promesso nella legge Saracco, non si facesse attendere; insistenze solo in piccola parte soddisfatte dalle due leggi 8 luglio 1903, n. 338, e 15 luglio 1906, n. 383.

Colla legge del 1903 si provvide, sia alla costruzione delle strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie ed ai porti, sia alla ultimazione delle strade già cominciate colle norme della legge del 1868, ma rimaste incompiute, per effetto delle disposizioni della legge del 1894.

Coll'altra legge del 1906 — che in origine era destinata soltanto a provvedimenti per le provincie meridionali e per la Sicilia e la Sardegna — si estendevano a tutte le provincie del Regno le disposizioni dell'art. 53 e successivi sino al 57, coi quali si autorizzava il Governo « a costruire o ricostruire le strade comunali occorrenti per allacciare alla esistente rete stradale i comuni attualmente isolati »; si ripartiva la spesa per quelle opere « in ragione di quattro sestimi a carico dello Stato, di un sesto a carico della provincia, di un sesto a carico dei comuni interessati »; si ordinava che la spesa complessiva venisse « inscritta in rate annuali nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici »; e si determinava, intanto, in un milione di lire la spesa per l'esercizio 1906-907.

A quel primo stanziamento altri uguali o maggiori avrebbero dovuto aggiungersene in ciascuno dei bilanci successivi; ma in realtà nulla fu iscritto nel bilancio 1907-908; e nulla rimase nel bilancio 1908-909, ove era stato stanziato un milione, stornato poi col bilancio di assestamento. Lo stanziamento del bilancio 1909-910 fu limitato a lire 500,000; e la legge del 30 giugno scorso, n. 407, determinò nella somma di 3,000,000 lo stanziamento complessivo per i tre esercizi dal 1910-911 al 1912-913.

Sono adunque, in complesso, soltanto quattro milioni e mezzo che si hanno disponibili, sino a tutto il 30 giugno 1913, per la costruzione delle strade di allacciamento dei 335 comuni tuttora privi di strade nelle diverse provincie del Regno, escluse soltanto la Basilicata e le

Calabrie, per le quali fu provveduto con leggi speciali.

Questa esiguità degli stanziamenti di bilancio destinati alla esecuzione di una legge di tanta importanza, fu fino ad oggi, se non scusabile, almeno spiegabile, per la considerazione che mancavano notizie esatte sul numero preciso dei comuni isolati e sulla spesa, anche soltanto approssimativa, che avrebbero importato le nuove strade destinate ad allacciarli alla rete esistente.

Ma oramai, ampi studi sul terreno e sulle cartè; numerose, accuratissime relazioni dei singoli comuni, delle prefetture, degli Uffici del genio civile; ed un lungo, paziente, coscienzioso lavoro di coordinamento, che fa davvero onore alla Direzione generale di ponti e strade, hanno posto in grado il Governo ed il Parlamento di valutare con esattezza l'ammontare degli impegni assunti con la legge del 15 luglio 1906 e di provvedervi con adeguati assegni sui bilanci dello Stato.

Da questa ampia, diligentissima istruttoria è risultato che in tutte le provincie del Regno — eccettuate sempre la Basilicata e la Calabria — si hanno oggi ancora 439 comuni affatto segregati dalla rete stradale esistente; ma 104 di essi, dubitando forse della sollecita esecuzione della legge del 1906, hanno chiesto ed ottenuto di costruire le loro strade coi benefici — meno larghi ma di più pronto conseguimento — della legge 8 luglio 1903, addossandosi un *quarto* della spesa, anzichè un *sesto*, come avrebbe loro consentito la nuova legge del 1906. Rimangono, così, soltanto 335 comuni, i quali, persuasi che la nuova legge dovesse pure avere sollecita attuazione, hanno atteso fidenti; e non si sono ingannati.

Oggi il Governo chiede che sia determinata in lire 39,500,000 la spesa complessiva autorizzata dall'art. 54 della legge 15 luglio 1906, per allacciare anche quei poveri comuni alla rete stradale; chiede, cioè, che agli stanziamenti di lire 4,500,000, che già si hanno disponibili nei bilanci dello Stato sino al 30 giugno 1913, si aggiungano altri 35 milioni da iscriversi nei bilanci dello Stato dal 1° luglio 1913 in avanti.

La proposta ministeriale non determina di preciso in quanti esercizi quella somma sarà suddivisa; stabilisce soltanto che debba rimaner fermo l'ammontare annuo della spesa straordi-

naria consolidata per il bilancio dei lavori pubblici « a termini dell'art. 1° della legge 21 giugno 1902, n. 238 »; articolo che eleva a 71 milioni la spesa annua da iscriversi nei due prossimi esercizi 1910-911 e 1911-912, ed eleva ancora a 72 milioni la spesa per ciascuno degli esercizi successivi sino al 1920-921.

Ora, siccome l'altra legge 30 giugno 1909, n. 407, coll'art. 7, ha determinata in 1,000,000 annuo la somma da stanziare in ciascuno dei tre esercizi prossimi dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1913, così appare evidente che mentre continua a permanere, anche per i bilanci successivi, la spesa annua complessiva di 72 milioni per tutte le opere straordinarie del bilancio dei lavori pubblici, non dovrà naturalmente diminuirsi lo stanziamento speciale di 1,000,000 annuo, assegnato « alla costruzione o ricostruzione di strade comunali occorrenti ad allacciare Comuni isolati ».

Anzi — se noi non erriamo — quello stanziamento annuo dovrà gradatamente accrescersi man mano che verranno a diminuire e a cessare del tutto altre delle spese straordinarie che gravano ora sul bilancio dei lavori pubblici per grandi opere che già sono compiute o che stanno per compiersi, nei prossimi esercizi; e, su questo argomento, saremo ben grati all'onorevole ministro se colla sua autorevole parola vorrà darci affidamento che nel ripartire le somme che man mano rimarranno disponibili nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici, ormai consolidata (dal 1912 in poi) in 72 milioni, si avrà il massimo riguardo ai poveri comuni che da tanti anni attendono una modesta strada che li tolga dal miserando isolamento in cui sono vissuti fin qui.

II.

Costruzione diretta delle strade per parte dei Comuni.

I nuovi assegni sul bilancio dello Stato, autorizzati dall'art. 1° del disegno di legge, porteranno subito un grande vantaggio a molti dei Comuni ancora privi di strade; giacchè porranno in grado l'Amministrazione dei lavori pubblici di disporre immediatamente per l'appalto di molte opere nei limiti della somma di 39 milioni e 500 mila lire, col solo obbligo di non eccedere la somma di 4 milioni e 500 mila

lire per i pagamenti da eseguirsi a tutto l'esercizio 1912-913.

A dire il vero, la relazione ministeriale che precede il disegno di legge presentato al Senato, estenderebbe l'obbligo di limitare i pagamenti « a tutto il 1913-14 », ma si tratta evidentemente di errore di stampa, giacchè dall'art. 7 della legge 30 giugno 1909, n. 407, « è determinata in lire 1,000,000 la somma da stanziare per ciascuno dei tre esercizi finanziari 1910-11, 1911-12 e 1912-13 » in continuazione delle iscrizioni fatte negli esercizi precedenti, che, come dice giustamente la stessa relazione ministeriale, ammontano a lire 1,500,000.

Del resto, anche diminuito di un anno l'obbligo di limitare i pagamenti in modo da non superare la somma di lire 4,500,000, è evidente che il Governo, in questo primo periodo dell'attuazione della legge, dovrà limitare le costruzioni soltanto alle strade che presentino maggiore carattere di urgenza; e, finchè queste non siano terminate, e non si abbiano nel bilancio i nuovi fondi, non potrà mettersi mano a nuove opere.

Da ciò la necessità di integrare l'azione dello Stato col promuovere l'iniziativa dei comuni in modo che essi stessi possano anticipare la costruzione delle loro strade di allacciamento, sollevando lo Stato, se non dalla spesa, almeno dalle molteplici cure per l'esecuzione di opere che hanno carattere esclusivamente municipale.

A questo intento nobilissimo, ispirato a savi principii di decentramento e di divisione di responsabilità e di lavoro, mira l'articolo 2 del disegno di legge; col quale il Governo non cerca già di diminuire gli oneri finanziari che si è assunto colla legge del 1906, ma (aumentando, anzi, quegli oneri) cerca di affrettare la costruzione delle opere, delegando ai comuni la compilazione dei progetti e la esecuzione dei lavori.

Ma purtroppo i comuni italiani in generale, e quelli specialmente situati in regioni montuose, non sono ricchi; poverissimi, poi, debbono essere necessariamente quei pochi, che, nè cogli aiuti, pur generosi, della legge del 1868, nè con quelli, tanto più larghi, della legge del 1903, sono ancora riusciti a trarsi dall'isolamento in cui languono da tanti anni.

Inutili quindi riuscirebbero i saggi provvedimenti dall'articolo 2 se altre speciali dispo-

sizioni legislative non venissero in aiuto delle esauste finanze di quei poveri comuni; ed a ciò intende soprattutto l'articolo 3, che offre ad essi, con lodevole larghezza, il prezioso ausilio della Cassa dei depositi e prestiti.

È con soddisfazione vivissima che noi vediamo oggi questo grande Istituto, già per tanti titoli benemerito dei comuni italiani, accingersi alla nuova opera di redenzione dei comuni più poveri e più abbandonati.

Chi ha seguito, nei suoi rapidi e quasi diremmo meravigliosi progressi, lo svolgersi dell'azione benefica della Cassa dei depositi e prestiti, non può a meno di aver notato come essa, con eccezionali provvedimenti, abbia fino ad ora largamente soccorsi i comuni italiani quasi in ogni ramo della loro molteplice attività, uno solo eccettuato: la costruzione delle strade.

Per gli *edifici scolastici*, dalla legge del 18 luglio 1878 fino a quella recentissima, che — approvata dalla Camera dei deputati il 21 corrente e dal Senato il 23 — non fu ancora pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale*, una lunga serie di provvedimenti hanno consentito ai comuni per molti anni, e consentiranno ancora in seguito, di attingere mutui di favore al saggio del 2 per cento.

Per le *opere igieniche* furono concesse ai comuni grandi agevolzze da una lunga serie di leggi a far capo da quella del 14 luglio 1877 e venendo via via fino a quella del 3 luglio 1905, che certamente non sarà l'ultima.

Ed agevolzze anche maggiori furono loro concesse, da leggi antiche e nuove, per le *condutture di acqua potabile*, per le *opere idrauliche*, per le *bonificazioni di paludi*, e quasi può dirsi per ogni altra opera municipale.

Per le *strade*, invece, non si è mai concesso nulla; nulla, almeno, per ciò che riguarda mutui di favore con saggio di interesse inferiore al normale; e ben poco — e soltanto dal 1903 — per quanto riguarda concessioni straordinarie di ammortamento eccedenti il periodo ordinario.

È vero che quando, nel 1868, fu promulgata la legge per le strade comunali obbligatorie, la Cassa dei depositi e prestiti, almeno nella sua forma attuale, ancora non esisteva; e le quattro Casse di depositi e prestiti che la legge Minghetti del 17 maggio 1863 aveva istituite presso le direzioni del Debito pubblico di Mi-

lano, Napoli, Palermo e Torino, erano ancora troppo poca cosa per potersi sobbarcare all'enorme onere di sovvenire i comuni nella costruzione della immensa rete stradale che allora si iniziava con così grande ardimento; ma anche dopo che la legge Sella dell'11 agosto 1870 riunì in una unica grande Cassa centrale i quattro antichi Istituti, e dopo che l'altra legge del 27 maggio 1875 garantì solidamente i prestiti da concedersi dalla Cassa ai comuni, stabilendo che potessero farsi « soltanto sopra delegazioni sugli esattori delle imposte dirette »; anche allora non si pensò di venire in aiuto dei comuni, e specialmente dei più piccoli e poveri, per dar loro modo di sobbarcarsi all'enorme peso che, non solo nell'interesse loro, ma anche, e forse più, nell'interesse di tutta la nazione, era stato loro imposto colla legge del 1868.

Soltanto un fuggevole accenno ai prestiti per le strade è nelle *Istruzioni* emanate il 2 ottobre 1876, dal direttore generale della Cassa dei depositi e prestiti d'accordo col ministro dei lavori pubblici; in esse infatti si stabilisce che « ai Comuni rurali i prestiti si fanno di preferenza per la costruzione delle strade comunali obbligatorie ». Ma qui evidentemente trattasi solo di un diritto di preferenza fra diverse domande di prestiti, e il saggio dell'interesse, anche per i prestiti destinati alla costruzione delle strade, rimane sempre il normale; come normale rimane il periodo dell'ammortamento.

Nè, perciò che riguarda il saggio dell'interesse, vi fu d'allora in poi alcun mutamento; e la legge dell'8 luglio 1903 per la costruzione delle strade comunali di accesso alle stazioni ed ai porti e per l'ultimazione delle strade comunali rimaste incompiute, si limitò a concedere, coll'art. 5, che l'ammortamento dei prestiti potesse farsi « anche in 50 anni, quando circostanze straordinarie lo giustificino ».

Dati questi precedenti, apparve a noi cosa affatto nuova e degna davvero della maggiore lode il provvedimento proposto dal Governo nell'art. 3 del disegno di legge.

Con esso, infatti, si autorizza la Cassa dei depositi e prestiti ad accordare ai Comuni un mutuo pari all'importo delle opere comprese nel progetto approvato; si assume a carico dello Stato il rimborso dell'intera somma mutuata; e si pone a carico dello Stato anche la metà degli

interessi dovuti alla Cassa mutuante. Sicchè ora, essendo limitato al 4 per cento annuo il saggio normale degli interessi accordati dalla Cassa ai comuni, questi dovranno soltanto provvedere all'interesse del 2 per cento, rimanendo esonerati da ogni altra spesa per il servizio del mutuo.

Può avvenire, però, che qualche Comune possa provvedere alla spesa con fondi propri, o riesca ad ottenere da benefici Enti locali il mutuo occorrente per la costruzione delle strade a condizioni ancora migliori di quelle accordate dalla Cassa depositi e prestiti.

In questo caso il disegno di legge — che è ispirato sempre al maggiore interesse dei singoli Comuni e al più alto rispetto delle autonomie locali — non soltanto lascia libero il Comune di provvedere del proprio alla costruzione, o di contrarre il mutuo con chi meglio creda, ma gli dà anche modo di approfittare ugualmente del sussidio governativo.

Infatti, coll'art. 4, si stabilisce che « ai Comuni che, senza ricorrere pel mutuo alla Cassa depositi e prestiti, provvederanno alla anticipata costruzione o ricostruzione delle loro strade di allacciamento, lo Stato accorderà un compenso equivalente all'ammontare complessivo della somma, che, come sua quota nel pagamento degli interessi, avrebbe corrisposto in caso di mutuo ».

Non crediamo che questo articolo possa avere larga applicazione, giacchè ben difficilmente i poveri Comuni di montagna avranno disponibili capitali propri, o avranno beni da alienare per far fronte, senza mutuo, alla costruzione delle loro strade; e più difficilmente ancora troveranno mutui a condizioni migliori di quelli offerti dalla Cassa dei depositi e prestiti; ma ad ogni modo il solo dubbio che anche in pochissimi casi ciò possa avvenire, giustifica la disposizione proposta nell'art. 4, ed è prova dei larghi concetti, che hanno presieduto alla compilazione dell'intero disegno di legge.

III.

Disposizioni sulla compilazione dei progetti.

Il vivo desiderio di veder rispettata in tutto l'autonomia dei Comuni e di dare maggior impulso al sano e libero svolgersi delle energie locali, appare evidente anche nell'art. 5.

Con esso non solo si riconosce ai comuni il diritto di far compilare i progetti delle strade di cui intendono anticipare la costruzione, ma si dà loro anche la facoltà di far compilare i progetti delle loro strade di allacciamento, alla cui esecuzione debba provvedere direttamente lo Stato; e lo Stato si obbliga poi di rimborsare integralmente la spesa di compilazione del progetto, appena questo sia stato approvato dal Ministero dei lavori pubblici.

Anche per ciò che riguarda la direzione e la sorveglianza dei lavori per le strade di cui i comuni intendono anticipare la costruzione, è lasciata loro la libertà di provvedere come meglio credano; e ai competenti uffici del Genio civile è riservata soltanto « l'alta vigilanza ».

Potranno, così, essere incaricati della compilazione dei progetti e della direzione e sorveglianza dei lavori i tecnici locali, i quali, per il lungo assiduo lavoro sui luoghi, hanno avuto modo di procurarsi preziose nozioni sulle speciali condizioni dei terreni da percorrerli, sulle qualità dei materiali, sui sistemi di costruzione meglio adatti ai singoli paesi.

Per ciò che riguarda la compilazione dei progetti un solo dubbio può sorgere in chi esamini il disegno di legge; e riflette la eccezionale importanza che i progetti stessi assumono come base del rimborso *à forfait* della spesa che i comuni debbono sostenere per anticipare la costruzione delle loro strade.

Convieni, però, considerare che il rimborso *à forfait* in base all'importo delle opere quali sono valutate nel progetto regolarmente approvato, e senza alcun riguardo alle variazioni che eventualmente potessero derivare dalla liquidazione e dal collaudo, costituisce una assoluta necessità, se davvero si vuole che rimanga determinato in modo preciso l'onere che dovrà derivare allo Stato dalle agevolazioni che la nuova legge consente ai comuni per l'anticipata costruzione delle loro strade.

Esso inoltre presenta un grande vantaggio: quello di eliminare la necessità di far sorvegliare dal Genio civile la esecuzione dei lavori, giacchè gli stessi comuni, da un lato avranno tutto l'interesse che la loro strada, il loro sogno di tanti anni, l'opera più importante e più utile che possa costruirsi nel loro territorio, riesca bella, solida, comoda; ma, dall'altro lato, avranno anche il massimo interesse a contenere la

spesa nei limiti della previsione, giacchè ad ogni maggior spesa dovrebbero provvedere essi stessi, senza diritto ad alcun rimborso.

Del resto, alla compilazione dei progetti provvedono direttamente i comuni che debbono, poi, essere rimborsati della spesa; ad approvarli, ed eventualmente a correggerli, provvede lo Stato, che deve in seguito fare, in base ad essi, il rimborso; evidente, quindi, negli uni l'interesse che il preventivo non debba rimanere al di sotto della spesa; nell'altro, che la spesa del preventivo non sia ad arte esagerata. Pare a noi che dal cozzo dei due opposti interessi — che si confondono poi entrambi in un unico interesse pubblico — debbano uscirne dei preventivi quasi diremmo perfetti, con vantaggio di tutti.

Anche l'esperienza del passato ci conforta in questo concetto. I rimborsi *à forfait* già sono da molti anni in uso nelle bonifiche ed hanno dato ottima prova. — Di recente anche il Ministero delle poste e telegrafi li ha adottati per rimborsare ai comuni le spese per i nuovi palazzi postali; e Governo e comuni se ne sono trovati contenti.

Auguriamoci avvenga altrettanto in questo terzo, più largo, esperimento sulle strade comunali; nelle quali, più che nelle bonifiche e negli edifici postali, può essere facile, continua, oculata, la sorveglianza, non solo degli amministratori del comune, ma anche dei singoli cittadini.

IV.

Costruzione delle strade comunali assunta dalle provincie.

La legge 15 luglio 1906 suddivide la spesa per la costruzione o ricostruzione delle strade di allacciamento dei comuni isolati, ponendone *quattro sesti* a carico dello Stato, *un sesto* a carico della provincia e *un sesto* a carico dei comuni interessati.

Però, nel terzo comma dell'art. 54, già prevede « il caso in cui la provincia abbia assunto volontariamente anche il *sesto* spettante ai comuni »; ed inoltre impone senz'altro a carico della provincia i *due sesti* quando le nuove strade « possano seguire il tracciato già approvato di strade provinciali da costruire in base alla legge 23 luglio 1881, n. 333 ».

Nel nuovo disegno di legge nulla è mutato in queste disposizioni dell' art. 54 e nell'altra dell'art. 56, che suddivide in venti annualità il rimborso della quota comunale e provinciale all'erario dello Stato. Soltanto si aggiunge, col nuovo articolo 6, che questa quota «verrà commisurata, per le strade di cui venga dai comuni anticipata la costruzione, sull'importo del progetto approvato»; ciò che, per parte nostra, non può dar luogo ad alcun appunto, dopo quanto abbiamo detto or ora intorno al precedente rimborso complessivo da farsi dallo Stato ai comuni.

Ciò che vi è di veramente nuovo nelle disposizioni del disegno di legge per quanto riguarda l'opera delle provincie nella costruzione delle nuove strade comunali, è l'articolo 7°, che dichiara applicabili tutte le disposizioni degli articoli precedenti «alle amministrazioni provinciali, le quali si sostituiscono ai comuni per l'anticipata costruzione o ricostruzione delle strade comprese nel piano regolatore provinciale approvato».

Questa disposizione — che noi riteniamo ottima — fu certamente suggerita al ministro proponente dalle deliberazioni nobilissime che alcune provincie hanno voluto prendere per affrettare la costruzione delle strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie, venendo in aiuto dei comuni più poveri, che forse non sarebbero mai riusciti a costruire le proprie strade.

Le Provincie non solo si sono addossate volontariamente il *quarto* della spesa che, a norma della legge 8 luglio 1903, sarebbe spettato ai comuni; ma hanno assunto anche il carico della compilazione dei progetti e della direzione e sorveglianza dei lavori, liberando i comuni da un cumulo di cure e di spese, a cui non avrebbero potuto sobbarcarsi.

Noi siamo certi che, anche per queste nuove strade comunali, destinate ad allacciare i comuni che ancora rimangono isolati dalla rete stradale, le nostre provincie sapranno ispirarsi a quegli alti ideali che suggerirono loro, a favore delle popolazioni più povere e abbandonate, tante generose deliberazioni; e siamo lieti di vederle incoraggiate, con questo art. 7, ad accingersi alla nobile impresa.

Ad esse, che già hanno uffici tecnici competentissimi, non può riuscire difficile e gravosa

la compilazione dei progetti e la direzione dei lavori; ad esse è più facile il credito, specialmente verso la Cassa dei depositi e prestiti, cui possono rilasciare delegazioni sulle imposte dirette del vasto territorio provinciale; ad esse è più agevole il disbrigo delle molteplici pratiche amministrative, le quali iniziate contemporaneamente per tutte le strade «comprese nel piano regolatore provinciale» potranno essere condotte in porto assai più facilmente e con molto maggiore risparmio di tempo e di spesa, di quello che avverrebbe se ciascun comune dovesse trattare separatamente per la costruzione della propria strada.

È soprattutto desiderabile che questo prezioso ausilio dell'opera delle Amministrazioni provinciali sia concesso ai comuni nelle regioni in cui è più grande il numero delle strade da costruirsi, e quindi più complesso e difficile e frazionato riuscirebbe il lavoro richiesto per la completa esecuzione della legge.

Vi sono provincie in cui debbono costruirsi strade per allacciare 10, 20 e fino oltre 40 comuni isolati; e molte di quelle strade sono di poco costo; ma ciascuna di esse esige ugual complesso di pratiche amministrative, che in ciascuna provincia dovrebbero ripetersi inutilmente 10, 20 o 40 volte.

Nella provincia di Torino debbono costruirsi 45 strade, per una lunghezza di 246 chilometri e per l'importo di 3,200,000 lire; in quella di Genova 29 strade, lunghe 146 chilometri, per 4,700,000 lire; in quella di Novara 25 strade, lunghe in complesso 65 chilometri, per l'importo di 1,094,075 lire; nella provincia di Messina 20 strade, lunghe 147 chilometri valutate 2,490,000 lire; in quella di Chieti 17 strade, lunghe 88 chilometri, per l'importo di 1,721,000 lire; nella provincia di Cuneo 17 strade, della lunghezza complessiva di 82 chilometri, per 651,000 lire; in quella di Campobasso 12 strade, lunghe soltanto 54 chilometri, ma per l'importo di 2,588,000 lire; e così, di seguito, 11 strade in ciascuna delle provincie di Alessandria, Brescia e Salerno; 10 in quelle di Perugia, Sassari e Udine; 9 in quelle di Bergamo, Cagliari, Caserta e Como; 8 nelle provincie di Palermo e di Pavia; 7 in quella di Teramo; 6 in molte altre.

Ora noi crediamo che sarebbe gran fortuna se, in ciascuna di queste provincie, l'Ammini-

strazione provinciale — anche senza assumere a proprio carico il sesto di spesa spettante ai comuni — volesse addossarsi almeno il carico della compilazione dei progetti e dell'anticipata costruzione di tutte le strade comprese nel piano regolatore provinciale e non costrutte direttamente dal Governo.

Niun aiuto potrebbe riuscire più utile ai comuni; niuna collaborazione potrebbe tornare più gradita al Governo, nella grande opera di solidarietà nazionale, cui mirano le disposizioni di questo disegno di legge.

V.

Estensione delle disposizioni del disegno di legge ai comuni isolati della Basilicata e della Calabria.

Il primitivo disegno di legge ministeriale, presentato alla Camera dei deputati il 18 novembre scorso, non comprendeva alcuna disposizione a favore dei comuni isolati della Basilicata e della Calabria; ai quali già era stato largamente provveduto con le due leggi speciali del 31 marzo 1904, n. 140 e del 25 giugno 1906, n. 255.

Infatti coll'art. 51 della legge del 1904 per la Basilicata è autorizzata la spesa di 2,600,000 lire « per costruire e sistemare le strade occorrenti ad allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati » e nella tabella *D* si dà poi l'elenco delle 29 strade necessarie per allacciare quei comuni e quelle frazioni.

L'art. 52 divide la spesa per quelle opere in ragione di *tre quarti* a carico dello Stato e *un quarto* a carico della provincia, lasciando, così, completamente liberi da spese i comuni; e la tabella *F* iscrive la spesa complessiva di 2,600,000 lire nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in cinque esercizi dal 1905-906 sino al 1909-910; sicchè, coll'esercizio in corso, l'intero assegno per la costruzione di quelle strade è completamente disponibile.

Meno fortunati, per ciò che riguarda gli stanziamenti, furono i comuni della Calabria; giacchè la legge 25 giugno 1906, n. 255, assegnò bensì (coll'art. 30, lettera *d*) « lire 3,577,000 per la costruzione delle strade comunali occorrenti ad allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati », e nella tabella *C* diede poi il lungo elenco

di quelle 48 strade; ma gli stanziamenti per costruirle furono poi divisi, con la tabella *H*, in 18 esercizi, limitando a sole 50,000 lire lo stanziamento per il 1906-907 e a 100,000 lire annue quelli dei sette esercizi successivi sino al 1913-914, e rimandando, così, gli stanziamenti maggiori ad esercizi lontani: dal 1914-915 (lire 150,000) sino al 1923-924 (lire 357,000).

In queste condizioni noi non possiamo che far plauso all'articolo 8 aggiunto dalla Commissione che studiò il disegno di legge nell'altro ramo del Parlamento, ed accolto, poi, favorevolmente dall'on. ministro.

Con esso si estendono anche ai comuni isolati della Basilicata e della Calabria le disposizioni del disegno di legge relative alla anticipazione delle costruzioni, tanto per parte dei comuni, come per parte delle provincie, e tutte le altre disposizioni di favore per quanto riguarda i mutui e i concorsi governativi.

E noi ci auguriamo che la nuova legge, così completata, possa contribuire davvero ad affrettare la costruzione delle strade indispensabili, urgentissime in quelle sventurate regioni.

Oggi, nella lunga tabella dei poveri comuni di Calabria, che attendono invano da tanti anni una strada, abbiamo riletto, con una stretta al cuore, i nomi, ormai tragicamente famosi, di Calanna, di Cataforio, di Rogudi, di Africo e di tanti altri villaggi, aggrappati un giorno su per le roccie dell'Aspromonte, oggi travolti in una immensa ruina.

In questa giornata triste — doloroso anniversario di un disastro immane — noi, mentre dobbiamo liberare alle stampe questa povera relazione nostra, sentiamo lo schianto nell'animo al pensiero che l'assoluta mancanza delle strade, tante volte promesse, impedi per molte settimane, anche ai più animosi, di salire lassù a portar soccorso ai feriti, a portar viveri e indumenti ai morenti di fame e di freddo.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Mariotti Filippo di dar lettura del disegno di legge.

MARIOTTI FILIPPO, segretario, legge:
(V. Stampato N. 156).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Se nessuno domanda di parlare, la discussione generale è chiusa.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

È determinata in lire 39,500,000 la spesa complessiva autorizzata dall'art. 54 della legge 15 luglio 1906, n. 383, per costruire o ricostruire le strade comunali occorrenti ad allacciare con la esistente rete stradale i comuni attualmente isolati in tutte le provincie del Regno, eccettuate quelle per la Basilicata e per la Calabria.

Tale spesa, per la parte eccedente quella di lire 4,500,000 finora assegnata ai bilanci del Ministero dei lavori pubblici a tutto il 1912-1913, verrà iscritta negli esercizi finanziari successivi, fermo restando l'ammontare annuo della spesa straordinaria consolidata per il bilancio stesso a termini dell'art. 1° della legge 21 giugno 1906, n. 238.

(Approvato).

Art. 2.

Ai comuni che intendano di anticipare la costruzione o la ricostruzione delle loro strade di allacciamento, iscritte nel piano regolatore della rispettiva provincia e che non possano essere dallo Stato appaltate nel primo triennio dalla pubblicazione della presente legge, lo Stato rimborserà una somma corrispondente all'importo del progetto approvato, ivi compresa la quota per lavori imprevisi, salvo il ricupero spettante dei contributi a carico delle provincie e dei comuni interessati.

Tale somma sarà accresciuta delle spese occorrenti per la compilazione del progetto e per la direzione e sorveglianza dei lavori, calcolandola in ragione del decimo dell'ammontare dei lavori e delle espropriazioni, e non potrà subire variazioni qualunque abbia a risultare l'effettivo importo della costruzione.

Con decreto del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro, saranno stabiliti, nei limiti di cui al precedente articolo, i modi e i termini di tale rimborso, il quale non potrà malinizarsi prima del settimo anno dalla data di detto decreto.

(Approvato).

Art. 3.

Nel caso previsto nel precedente articolo, la Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata ad accordare ai comuni un mutuo non superiore all'importo del progetto approvato.

La somma mutuata verrà rimborsata alla Cassa predetta dallo Stato nei modi e termini stabiliti dal decreto del ministro dei lavori pubblici, di cui all'articolo 2.

Gli interessi dovuti alla Cassa mutuante, tanto nel periodo che precede l'ammortamento dei prestiti, quanto durante l'ammortamento medesimo, saranno determinati in una somma annua costante e staranno per metà a carico dei comuni e per metà a carico dello Stato, che preleverà le somme occorrenti dal fondo complessivo di cui all'art. 1.

(Approvato).

Art. 4.

Ai comuni che senza ricorrere a mutuo dalla Cassa depositi e prestiti provvederanno alla anticipata costruzione o ricostruzione delle loro strade di allacciamento, lo Stato accorderà un compenso equivalente all'ammontare complessivo della somma, che, come sua quota nel pagamento degli interessi, avrebbe corrisposta, in caso di mutuo, durante il periodo di tempo indicato nel decreto di cui all'art. 2.

Tale compenso, da prelevarsi sul medesimo fondo di cui all'art. 1, sarà determinato calcolando l'interesse al saggio minimo praticato nel periodo di tempo suddetto per i mutui della Cassa dei depositi e prestiti e sarà pagato con l'ultima rata del rimborso dovuto dallo Stato al comune.

(Approvato).

Art. 5.

I progetti delle strade di cui i comuni intendano anticipare la costruzione ai sensi dell'articolo 2 della presente legge dovranno essere compilati a cura dei comuni medesimi, i quali saranno pure tenuti a provvedere per la direzione e sorveglianza dei lavori sotto l'alta vigilanza dei competenti uffici del Genio civile.

È data altresì facoltà ai comuni di far compilare i progetti delle loro strade di allacciamento, alla cui esecuzione provveda direttamente lo Stato. L'importo della spesa di compi-

lazione del progetto sarà, in base a liquidazione dei competenti uffici del Genio civile, rimborsata dallo Stato al comune dopo che il progetto stesso sarà stato approvato dal Ministero dei lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 6.

La quota di un sesto rispettivamente a carico dei comuni e delle provincie, secondo l'articolo 54 della legge 15 luglio 1906, n. 383, verrà commisurata, per le strade di cui venga dai comuni anticipata la costruzione o la ricostruzione, sull'importo del progetto approvato e sarà pagata in venti annualità eguali, decorrenti dall'anno successivo a quello del pagamento fatto dallo Stato dell'intero importo suaccennato.

(Approvato).

Art. 7.

Le disposizioni degli articoli precedenti saranno pure applicabili alle Amministrazioni provinciali le quali si sostituiscano ai comuni per l'anticipata costruzione o ricostruzione delle strade comprese nel piano regolatore provinciale approvato.

(Approvato).

Art. 8.

Le disposizioni di cui agli articoli 2, 3, 4, 5, 6 e 7 della presente legge sono applicabili ai comuni isolati delle provincie di Basilicata e della Calabria, compresi nella tabella II della legge 31 marzo 1906, n. 140 e nella tabella C della legge 25 giugno 1906, n. 225.

Il rimborso delle somme che da essi saranno anticipate, per la costruzione delle rispettive strade di allacciamento all'esistente rete stradale, sarà effettuato nei modi e nei termini da stabilirsi con decreto del ministro dei lavori pubblici di concerto col ministro del tesoro, senza riferimento al limite massimo di sette anni di cui al citato articolo 2.

Il contributo governativo nel pagamento degli interessi sui mutui di cui allo stesso articolo 2 ed il compenso di cui all'articolo 4 saranno pagati con i fondi autorizzati in favore della Basilicata e della Calabria per la costruzione delle strade sovraccennate.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Saluto al Presidente.

BETTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTONI. Son certo di interpretare il sentimento di tutti i colleghi rivolgendo al nostro illustre Presidente gli auguri più fervidi e sinceri per il nuovo anno. Che possa egli lungamente essere conservato alla famiglia, alla patria ed al seggio che così degnamente ricopre. (*Applausi*).

Credo anche di interpretare un altro sentimento dei colleghi, facendo l'augurio che col nuovo anno si faccia vita nuova, vale a dire che il Senato non sia più costretto, d'ora innanzi, a votare progetti di legge per telegrafo. (*Applausi*). Questo gioverà ad accrescere il decoro del Senato ed il prestigio delle istituzioni. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Sono grato delle parole rivoltemi dal collega Bettoni, ringrazio tutti i senatori degli auguri, che io contraccambio fervidissimi per loro e per tutte le loro famiglie.

In quanto poi all'argomento toccato dal senatore Bettoni, confido nel Presidente del Consiglio e spero che il lavoro legislativo sarà ordinato in modo che il Senato possa esercitare regolarmente la sua funzione. (*Benissimo*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Governo si associa di tutto cuore agli auguri fatti al Presidente del Senato, come da parte mia e da parte di tutti i miei colleghi, rivolgo auguri sinceri a tutti i senatori.

Quanto alla questione mossa dall'onor. Bettoni, il Governo dichiara che ha l'intenzione di fare il possibile per ripartire il lavoro in modo che anche il Senato possa esaminare e deliberare sui progetti presentati avendo, a sua disposizione, il tempo necessario per far ciò.

Per quel che riguarda il caso attuale, bisogna che il Senato consideri che il Governo è nato ieri, e si è trovato nella necessità di richiedere l'esame di parecchi progetti di legge, essendo prossima la fine dell'anno. Quanto all'avvenire, l'impegno che prende il Governo è

sincero e leale, e sarà mantenuto naturalmente nei limiti del possibile. Siccome le leggi finanziarie ed i bilanci si debbono portare prima alla Camera, spesso alla Camera si ammassa il lavoro negli ultimi giorni, il che si ripercuote sul lavoro del Senato. Nè di ciò si può dare la colpa al Governo.

PRESIDENTE. Ringrazio il Presidente del Consiglio ed i suoi colleghi del Governo degli auguri rivoltimi, che ricambio a lui ed agli onorevoli ministri.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge votati oggi per alzata e seduta.

Prego il senatore segretario Taverna di fare l'appello nominale.

TAVERNA, *segretario*, procede all'appello nominale.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto ed invito i signori senatori segretari a procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Modificazioni alla legge 10 dicembre 1905, n. 582, relativa alle tasse sui velocipedi, sui motocicli e automobili:

Senatori votanti	87
Favorevoli	55
Contrari	32

Il Senato approva.

Partecipazione ufficiale dell'Italia alle esposizioni di Buenos Aires e di Vienna nel 1910:

Senatori votanti	87
Favorevoli	79
Contrari	8

Il Senato approva.

Unificazione dei servizi marittimi:

Senatori votanti	87
Favorevoli	78
Contrari	9

Il Senato approva.

Cessione alla Società Reale per l'educazione correttiva dei minorenni dell'antico Regno Sardo, di una parte del fabbricato detto della Missione in Torino:

Senatori votanti	87
Favorevoli	78
Contrari	9

Il Senato approva.

Provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908. Tasse di successione e sui redditi di manomorta:

Senatori votanti	87
Favorevoli	78
Contrari	9

Il Senato approva.

Istituzione del credito agrario nelle Marche e nell'Umbria:

Senatori votanti	87
Favorevoli	75
Contrari	12

Il Senato approva.

Costruzione o ricostruzione delle strade di allacciamento per i comuni isolati a sensi della legge 15 luglio 1906, n. 383:

Senatori votanti	87
Favorevoli	79
Contrari	8

Il Senato approva.

Il Senato sarà convocato a domicilio.

La seduta è sciolta (ore 19.15).

Licenziato per la stampa il 3 gennaio 1910 (ore 20)

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.

AVVERTENZA

Nel resoconto ufficiale della tornata del 21 dicembre 1909, pag. 1662, là dove si parla dell'aggiunta presentata dal senatore Cadolini all'art. 1, deve intendersi che l'aggiunta stessa, non approvata dal Senato, era proposta al secondo capoverso e non al terzo.