

XCI. TORNATA

VENERDÌ 28 GENNAIO 1921

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Dimissioni	pag. 2609
Disegni di legge (discussione di):	
« Concessione di una nuova indennità di caroviveri al personale addetto ai servizi pubblici di trasporto affidati all'industria privata e conversione in legge del Regio decreto 29 ottobre 1920, numero 1522, relativo all'aumento del prezzo dei trasporti sulle ferrovie esercitate dall'industria privata sulle tramvie, ecc. »	2610
Oratori:	
FERRARIS CARLO, <i>presidente della Commissione di finanze e relatore</i>	2613, 2625
PEANO, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	2618, 2625
POZZO	2622, 2625
RAVA	2610
(Approvazione di un ordine del giorno)	2620
« Per la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico »	2628
Oratori:	
APOLLONI	2637
FILOMUSI GUELFI	2635
FROLA	2632
MENGARINI	2628
MONTESSOR	2636
NICCOLINI EUGENIO	2633
TAMASSIA	2637
Interpellanza (annuncio di)	2639
Interrogazioni (annuncio di)	2639
Relazione (presentazione di)	2628

La seduta è aperta alle ore 15.10.

Sono presenti: i ministri delle colonie, della giustizia ed affari di culto, della marina, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, del

lavoro e previdenza sociale, e i sottosegretari di Stato per l'antichità e belle arti e per gli affari esteri.

CENCELLI, *segretario*. Legge il processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Annuncio di dimissioni.

PRESIDENTE. Il senatore Maggiore Ferraris ha inviata alla presidenza la seguente lettera:

« Roma, 28 gennaio 1921.

« Dovendo il Senato procedere a nuove nomine per la Commissione della politica estera, a fine di evitare tra breve una seconda votazione, mi sento in dovere di rassegnare le mie dimissioni dalla Commissione stessa, perchè, a causa di residenza all'estero, non sarei in grado di attendere ai suoi lavori, in questi momenti così importanti per la politica internazionale.

« Nell'adempiere a questo dovere, ringrazio sentitamente i colleghi della carica conferitami e con profondo ossequio, mi professo dell'E. V. devotissimo obbligatissimo

« MAGGIORINO FERRARIS ».

Il motivo addotto dal nostro egregio collega è tale che non mi ha consentito di insistere presso di lui per il ritiro delle dimissioni; quindi, se non ci sono obiezioni, le dimissioni stesse s'intendono accettate.

La votazione per la carica rimasta vacante avrà luogo domani insieme alle altre.

Rinvio di interrogazione.

PRESIDENTE. D'accordo fra il ministro della guerra ed il senatore Pellerano interrogante, l'interrogazione da questi presentata e iscritta all'ordine del giorno è rinviata ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: « Concessione di una nuova indennità di caro-viveri al personale addetto ai servizi pubblici di trasporto affidati all'industria privata e conversione in legge del Regio decreto 29 ottobre 1920, numero 1522, relativo all'aumento del prezzo dei trasporti sulle ferrovie esercitate dall'industria privata, sulle tramvie, ecc. » (N. 263).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di una nuova indennità di caro viveri al personale addetto ai servizi pubblici di trasporto affidati alla industria privata e conversione in legge del Regio decreto 29 ottobre 1920, numero 1522, relativo all'aumento del prezzo dei trasporti sulle ferrovie esercitate dall'industria privata, sulle tramvie, ecc. ».

Prego il senatore segretario Pellerano di dar lettura del disegno di legge.

PELLERANO, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 263).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

RAVA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAVA. Il disegno di legge che è sottoposto al nostro voto può prestarsi ad un esame tecnico dei problemi esposti in esso, ed enunciati nel titolo, e anche ad un esame di due problemi che al disegno stesso si avvicinano: la vita delle aziende municipalizzate e la finanza dei comuni.

La legge del 1903 per tali aziende fu buona e diede ottimi risultati perchè provvide benissimo a nuove esigenze economiche e finanziarie studiate con tanta competenza dal relatore del disegno di legge.

Inoltre il disegno di legge si presta ad una discussione sui rapporti finanziari fra comuni e Stato.

Pertanto, per quanto l'esame del disegno di legge potesse portare ad una lunga serie di considerazioni su questi due temi, io accen-

nerò soltanto alla questione della spesa del caro viveri com'è ordinato. E non potrò ormai fare altro che rivolgere (poichè viene il disegno di legge approvato dalla Camera e dalla autorevole Commissione di finanza del Senato, nè si pensava che così sollecitamente venisse in discussione) alcune osservazioni all'onorevole ministro e amico relativamente alle impensate conseguenze che questo disegno di legge potrà avere. Egli e gli onorevoli colleghi ne vedranno la gravità. Si tratta dell'applicazione della legge dell'equo trattamento, specialmente in relazione al personale dipendente dalle aziende private di trasporto e delle tramvie elettriche urbane, e ai Comuni.

Lo Stato ha dato aumenti al personale per caro viveri fino dal dicembre del 1918 poi successivamente ha migliorato anche queste condizioni, poichè sempre cresceva il costo della vita, e ha concesso un altro assegno di caro viveri. L'onorevole ministro dei lavori pubblici opportunamente ha annesso una tabella che mostra a chiare note l'aumento degli stipendi del personale dal 1914 a oggi, aumento che sale anche al 100 e più per cento; e non solo gli aumenti di stipendio, ma quello globale con altre competenze accessorie: e ha esposto le ragioni che lo spingono a concedere questi aumenti da parte dello Stato. Per fronteggiare la spesa ha imposto aumenti nel prezzo del biglietto di servizio delle aziende elettriche e specialmente delle aziende tramviarie urbane. Ha riconosciuto poi che questi aumenti, uguali per tutti i paesi e tutte le aziende, avrebbero portato disuguaglianze, ed ha pensato di costituire fra le aziende una specie di mutua unione (società e aziende) in cui tutti sono iscritti obbligatoriamente, in cui tutti pagano ma non hanno lo stesso adeguato premio.

Tutto ciò è stato fatto per decreti reali negli anni scorsi. Le aziende municipalizzate hanno così perduto la loro autonomia.

Il progetto di legge vuole ora sistemare un po' questo ordinamento che grava sulle aziende e riconosce che quell'autonomia industriale, quel carattere libero industriale che era prima nell'esercizio delle tramvie urbane e delle ferrovie secondarie, viene scomparendo con danno, e avvisa anche al modo onde queste aziende possano riacquistare la loro libertà.

Io parlo per l'interesse di Roma e per l'e-

sperienza che ho, sia pure, da due mesi soltanto, su questo che, pure essendo un tema speciale, ha grande importanza, perchè quello che succede a Roma potrà succedere in altre città. Che cosa è avvenuto a Roma con questo sistema? Guardo all'esercizio ultimo delle tramvie di Roma; lo Stato ha imposto la nuova misura dell'equo trattamento che ascende a 90 lire al mese, più 65 centesimi al giorno per persona a carico. Le proposte del ministro erano in verità più miti ma la Camera ha voluto arrotondare la cifra nella misura che ho detto.

L'onorevole ministro, ossia il Governo è diventato in fondo il cassiere e minaccia di diventare, non credo con sua fortuna, l'amministratore di codeste aziende private di tramvie urbane. Che cosa avviene nel bilancio?

L'azienda di Roma, ecco l'esempio, ha riscosso nell'ultimo esercizio 31 milioni e più di lire, e ne ha spesi 34; due milioni e ottocentomila di *deficit* dunque; ma nella realtà pratica le cifre finali di chiusura conducono a questo risultato; dei 31 milioni riscossi, 19 vanno allo Stato per la spesa, da esso ordinata, di caro-viveri, e lo Stato di questi 19 milioni che l'azienda paga, 14 e mezzo li impiega per l'aumento di caro-viveri che, ripeto, esso ha imposto. E così l'azienda elettrica municipalizzata che sarebbe stata in *deficit* di due milioni e mezzo per il distacco fra l'entrata e la spesa, e poteva riparare al *deficit*, diventa in *deficit* di sette milioni e mezzo perchè lo Stato, dall'azienda tramviaria di Roma, che è passiva, ritrae non solo tutta la spesa necessaria per il caro-viveri del personale, ma cinque milioni in più che vanno, come contributo di Roma, a quella specie di mutua, composta obbligatoriamente da tutte le società che esercitano aziende elettriche urbane o tramvie; vanno cioè a migliorare le condizioni finanziarie di aziende di città minori o di altre città in genere che dal reddito del biglietto non avrebbero mezzi a sufficienza per provvedere al caro-viveri dei loro dipendenti, imposto dallo Stato.

Nel 1921 la perdita e il danno saranno assai maggiori.

Comprendo tutte le necessità politiche, tutte le esigenze finanziarie e l'opportunità magari di una funzione dello Stato, che come tutore viene ad ingerirsi in questa materia, ma considero lo Stato, come dice il Romagnosi, una

grande tutela e una grande educazione; e mi pare, che - per le considerazioni che ho avuto l'onore di esporre - qui non meriti tale nome.

Togliere dal reddito ciò che occorre per « caro vivere » è giusto: togliere tutto il reddito per favorire anche altri che è in disagio, si può ammettere: ma volere quello che non esiste; togliere all'azienda di Roma, che è passiva, cinque milioni che non ha; e farla cadere in *deficit* di sette milioni; e obbligarla a chiederli al Comune che aspettava un reddito, ed ha le finanze stremate, non è giustizia, non è equità, non è possibilità di vita. E non può durare.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici che è giurista fine e amministratore pratico, non aveva così crudamente posto questo sistema: soltanto nello sviluppo dei lavori parlamentari alla Camera (nello scorso anno) esso si è venuto accentuando in tal modo che, ripeto, non è tollerabile. L'onorevole ministro si è poi preoccupato di due cose:

In primo luogo, che le aziende, così *associate*, versino quanto debbono, e lo Stato abbia tutta quella parte del reddito che è stabilita dal decreto dell'ottobre 1920 per provveder al caro-viveri del personale.

In secondo luogo l'onorevole ministro si è preoccupato del riscatto della libertà delle aziende: della loro liberazione da tale ingerenza. Secondo la legge del 1903 le aziende sono autonome e dovrebbero esercitare i loro servizi col metodo industriale e cercar la via del minimo mezzo e dei costi economici. Orbene il sistema, inaugurato col decreto in questione, colpisce a pieno, invece, e distrugge questa libertà; e non consente di riacquistarla! E dirò perchè non consente.

Il ministro che è amante della autonomia delle aziende e che cerca che ciascuna azienda si regoli con le sue forze e viva con le sue energie, aveva ammesso il riscatto della libertà. Secondo la formula di un articolo del disegno di legge che l'onorevole ministro aveva presentato alla Camera, il riscatto poteva avvenire in modo più semplice. Quando un'azienda si impegnava di provvedere ai casi suoi, e ai bisogni del suo personale, era sciolta dalla mutua unione. Invece nel testo che viene dalla Camera dinanzi a noi, per ottenere il ritorno a questa sua libertà, ogni azienda non solo deve pensare a tutta la spesa necessaria del suo esercizio,

ma deve impegnarsi anche a continuare a corrispondere allo Stato quel contributo pel caro-viveri che lo Stato stesso impone. Lo Stato su 40 centesimi di ogni biglietto di corsa, ne prende 30, e ne lascia 10 alle aziende, che così non vivono. Ciò mette le aziende nei più gravi imbarazzi. Ad esempio, l'azienda delle tramvie di Roma dovrebbe, per riscattare la sua autonomia, obbligarsi a pagare 19 milioni, mentre sa che tale servizio di caro-viveri non costa allo Stato che soli milioni 14. Quindi lo Stato viene a mettere a queste aziende (e così è a Roma) un'imposizione che supera le loro forze e impedisce loro di vivere.

Si comprende la necessità di stabilire un contributo obbligatorio - data la costituzione di questa specie di mutua delle aziende locali così come si è venuta formando - ma non mi posso render ragione della necessità di sacrificio così ingente per talune aziende, obbligate a vivere stentatamente, aggravando la mano sul prezzo dei biglietti e a danno del pubblico. L'azienda di Roma, quando si accorse che le spese non erano coperte dai redditi, pensò di aumentare le tariffe, ma venne l'aumento obbligatorio pel caro-viveri imposto dallo Stato il quale, come è naturale, determinò anche una contrazione nel traffico. E i buoni propositi e le speranze fondate dell'azienda vennero a cadere come è caduta l'autonomia. L'art. 6 non dà possibilità di ritornare all'autonomia: vuole, ripeto, ciò che non esiste!

Per queste ragioni io prego l'onorevole ministro di esaminare la possibilità, o per mezzo dei suoi ordinamenti interni od anche ripensando meglio alla soluzione intera del problema, di restituire ad un'azienda la sua vita e la possibilità di riacquistare la propria autonomia, senza che sia obbligata a pagare un contributo superiore alle sue forze. Aumenti di tariffe, perfezionamenti interni, migliore ordinamento nel traffico, potranno render possibile a queste aziende, e alla Romana (soprattutto quando si potranno avere le nuove vetture e si potranno riparare con maggior sollecitudine quelle logorate dal servizio) di pareggiare i loro bilanci; ma tuttociò non potrà avvenire fino a quando le aziende saranno obbligate a questo enorme contributo obbligatorio. Come può pagare cinque milioni a beneficio di altre aziende, Roma, che ha un'azienda passiva? Vendere

il materiale forse? E allora deve morire per vivere.

Io prego pertanto l'onorevole ministro di voler tornare alla sua prima formula che lasciava una certa libertà al ministro nella determinazione della misura del contributo da pagarsi alla mutualità, cioè allo Stato, per quelle aziende che domanderanno il riscatto della loro libertà.

Coloro che si servono del servizio tramviario, già male si adagiano al pensiero che le alte tariffe che sono costretti a pagare vanno non soltanto per la corresponsione di una indennità caro-viveri ai tramvieri e agli impiegati del servizio tramviario della loro città, ma vanno a beneficio di altre aziende lontane, le quali non si trovano in grado di far fronte al loro bisogni coi redditi ordinari. Ma dover pagare quello che non si ha, è obbligazione assurda e non può essere accettata.

Io intendo chiaramente di mettere in evidenza che non sono affatto contrario alla concessione del caro-viveri al personale, ma vorrei che fosse stabilita una misura equa nella determinazione del contributo imposto alle varie aziende, e che in questa specie di società mutua, così formata, non dovesse trovarsi chi sopporta-tutti gli aggravii e chi invece gode solo i benefici. Roma non può pagare cinque milioni (che non ha!) ad altre imprese, quando il suo traffico non dà utile alcuno.

Una parola debbo dire ancora per quanto riguarda il controllo.

L'onorevole ministro ci ha dato a questo proposito delle chiare indicazioni. Nella relazione del nostro illustre collega senatore Carlo Ferraris - ricca di cifre e di dati sull'opera di cassiere che ne fa lo Stato - la questione è posta molto chiaramente. Lo Stato riscuote 150 milioni pare, e ne spendo più di trecento! per questo *caro viveri*. Egli ci ha mostrato come diventi ogni giorno sempre più grave l'andamento di questo servizio e come sia assolutamente necessario il controllo sulle aziende obbligate ai versamenti. Ma questo controllo non deve portare ad un aumento degli impiegati, altrimenti si verrà a formare una gestione molto costosa, una nuova pletera di scritture e di impiegati. È bene dunque agevolare l'indipendenza delle aziende, anche sotto questo punto di vista: è difesa dello Stato, è

tutela di pubblici servizi, è risparmio, e freno di spese crescenti.

Queste sono le raccomandazioni che dovevo fare all'onorevole ministro e a questo unico scopo ho preso la parola: mi ha mosso il voto del Consiglio comunale di Roma, giustamente impensierito del suo bilancio che è minato dal deficit dell'azienda dei tram; voto che presentai e raccomandai all'onorevole ministro subito nella lucida relazione della Giunta. Io non posso ora discutere altri punti della legge o temi diversi dal mio, che più preme per Roma e per altre città sorelle.

È necessario avere riguardo alle aziende che possono far fronte direttamente ai loro obblighi; esse non debbono esser sacrificate ed obbligate a contribuire alle altre in misura così ingente, giacchè si corre il rischio non di togliere loro gli utili, ma si obbligano alla rovina finanziaria, al rincaro delle tariffe o alla cessazione del servizio come *ultima ratio*!

Non si deve impedirne lo sviluppo con questi gravami ed imposizioni; bisogna lasciar loro una più facile via per richiedere l'autonomia.

Lo stesso onorevole relatore mostra i danni di questo sistema e lo esprime in un ordine del giorno pratico, utile, al quale io mi associo, ma non esaurisce il tema, come ho dimostrato. Io raccomando che sia misurato con equità il contributo che si vuol richiedere alle aziende che domandano la libera gestione, altrimenti saranno impediti di farlo, perchè debbono consolidare il deficit della loro azienda, e saranno costrette solo ad aumentare ancora le tariffe, colla certezza che al forzato aumento succederà, con nuovo danno, un periodo di depressione. E il comune dovrà pagare!

È nostro desiderio che la legge del 1903, sulla municipalizzazione, che fu veramente buona ed ispirata all'esempio inglese e fu italianamente composta, sia applicata felicemente, e possa riprendere la sua forza e il suo vigore, ed essere riveduta alla stregua dei nuovi bisogni. Così i comuni, che hanno aziende importanti, e provvedono, e dovranno meglio provvedere alle esigenze della popolazione, non saranno soffocati nella loro azione economica e rovinati nel loro bilancio, ma potranno, d'accordo col Governo, provvedere al loro avvenire.

In questo modo il Governo non sarà affaticato cassiere delle aziende, quale tende ora a

diventare, ma sarà il loro tutore, come è desiderio di tutti noi, e come è aspirazione della legge italiana che lo Stato sia e divenga! (*Approvazioni*).

FERRARIS CARLO, *presidente della Commissione di finanze e relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS CARLO, *presidente della Commissione di finanze e relatore*. Per desiderio di non pochi colleghi e per mettere il Senato in grado di seguire meglio questa discussione, io riassumerò oralmente, con la maggior brevità che mi sarà possibile, i punti fondamentali della relazione che sopra questo disegno di legge ho presentata a nome della Commissione di finanze.

Per le aziende che esercitano i trasporti l'obbligo di dare un equo trattamento al loro personale fu sancito prima da legge del 1906, poi da legge del 1912, già ricordate dal collega onorevole Rava.

Senonchè le condizioni di disagio, che la guerra creò, sia per il personale, sia per le aziende, obbligarono il Governo ad intervenire.

Il primo intervento ebbe la forma di un sussidio al personale richiamato alle armi; poscia nel 1918 fu assegnato a carico dell'erario un caro viveri a tutto il personale di queste aziende, sia che si trattasse di ferrovie secondarie, sia che di tramvie urbane ed extra-urbane a trazione meccanica, sia che di omnibus.

Ma poi vennero due importanti decreti: uno del 25 marzo 1918, l'altro del 15 maggio 1919, che alterarono notevolmente il sistema dell'equo trattamento quale era stato organizzato dalle leggi del 1906 e del 1912.

Infatti si estese l'equo trattamento alle tramvie urbane a trazione meccanica, mentre prima si applicava soltanto alle ferrovie secondarie e alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica; furono dati a spese dell'erario al personale di questi servizi di trasporto accenti sul miglioramento economico loro promesso: fu creato un primo diritto supplementare, vale a dire un'addizionale alla tariffa pel trasporto di viaggiatori e bagagli, allo scopo di dare all'erario i mezzi per far fronte a queste nuove spese; furono autorizzate le aziende a modificare le condizioni di trasporto, ad ottenere dagli enti concedenti anche la modificazione dei patti di concessione e via dicendo, ma, e questo fu molto importante, fu

assegnato alle aziende, a spese dell'erario, un sussidio straordinario per l'esercizio, quel sussidio che fu anche chiamato « caro-esercizio ».

In seguito col Regio decreto dell' 11 marzo 1920 fu stanziato un ulteriore fondo di annui 160 milioni allo scopo di provvedere alle spese derivanti da questo equo trattamento e per dare all'erario nuovi mezzi per far fronte a questa spesa fu creato un secondo diritto supplementare, vale a dire una seconda addizionale alle tariffe viaggiatori e bagagli che prima esistevano.

Questi decreti alterarono, come dissi e come apparirà anche meglio in seguito, il sistema dell'equo trattamento attuato dalle leggi precedenti, e si ebbero tre fonti di spese per lo Stato: primo, l'equo trattamento propriamente detto, cioè i miglioramenti normali di retribuzione e di carriera al personale; secondo, il caro viveri al personale; terzo, il caro esercizio alle aziende esercenti.

Vedremo fra breve le conseguenze finanziarie derivate da queste tre fonti di spese.

Qui mi preme di chiarire una parola che è stata pronunciata dal collega Rava, e che avrà fatta una certa impressione sull'Assemblea; perchè egli ha parlato di una « mutua » fra le aziende. Ed è giustissimo quanto egli disse. Il sistema attuato cogli accennati provvedimenti ha creato davvero, come ho ripetutamente rilevato nella mia relazione, una specie di grande mutualità tra tutte le aziende esercenti i predetti trasporti, da Aosta fino a Trapani, per così dire. Infatti, mentre il sistema dell'equo trattamento, quale era stabilito dalla legge del 1912, dichiarava che per regolare questo equo trattamento si doveva tener conto delle condizioni economiche locali e di quelle finanziarie di ciascuna azienda, questi due criteri, così opportuni e razionali, furono messi da parte. Si attuò un regime uniforme per il trattamento del personale. Il diritto supplementare formò un fondo comune da cui l'Erario trasse i mezzi per far fronte a spese per miglioramenti economici al personale, in specie per il caro viveri. Col sussidio di caro esercizio e di caro viveri a carico dell'Erario si trattarono alla stessa stregua tutte le aziende che pur si trovavano in condizioni ben differenti in proporzione dei locali bisogni. Nacquero continuati rapporti di cassa tra lo Stato e le aziende: le aziende riscuo-

tono i proventi del diritto supplementare, prelevano da esse le somme fino al limite pel quale sono autorizzate a farlo, versano in Tesoreria il di più e la Tesoreria ridà ad esse in proporzione del residuo fabbisogno quanto loro spetta per i titoli di spesa indicati: e da questo è derivata quella complicazione di contabilità che io ho esposto in una pagina della mia relazione; essa è cosa veramente tanto aggrovigliata, che non voglio tediare il Senato fermandomi sui particolari.

Ecco lo stato di cose stato creato dall'alterazione del preesistente sistema dell'equo trattamento mediante l'ingerenza dello Stato.

Prima di esaminare gli effetti finanziari di questo sistema vediamo quanto è proposto nel disegno di legge.

La legge del 1912 stabilì che l'equo trattamento del personale addetto ai trasporti sulle ferrovie secondarie e sulle tramvie a trazione meccanica dovesse essere regolato in analogia a quello del personale delle ferrovie dello Stato. Non è quindi a stupirsi se, quando con la legge del 23 settembre 1920 si concedette un nuovo caro viveri al personale delle ferrovie dello Stato, il personale delle ferrovie secondarie e delle tramvie a trazione meccanica abbia domandato un miglioramento in analogia al miglioramento dato ai ferrovieri dello Stato.

La Commissione dell'equo trattamento riconobbe giusto il richiamo alla legge del 1912; anche il Governo riconobbe giusto questo richiamo, e parimenti giusto lo riconobbe la Camera dei deputati. Quindi noi abbiamo avuta da parte del Governo e da parte della Camera dei deputati la formazione del disegno di legge che sta ora dinanzi al Senato.

Il Governo in previsione della nuova spesa aveva già con decreto del 29 ottobre 1920 provveduto alla creazione di un terzo diritto supplementare, cioè di una terza addizionale alle tariffe esistenti. Le sue proposte erano tenute nei limiti degli introiti previsti da tale aggravio. Ma la Giunta generale del bilancio della Camera credette opportuno di aumentare gli assegni da darsi per il caro viveri; il Governo aveva proposto 65 lire per indennità mensile ai singoli agenti: la Camera lo portò a 90 lire; così il caro viveri per le persone conviventi ed a carico, minori od inabili al lavoro, pro-

posto dal Governo in 55 centesimi al giorno, fu portato a 65 centesimi.

Però la Giunta del bilancio propose, e la Camera approvò, per far fronte a questo maggiore onere, un inasprimento del già sanzionato terzo diritto supplementare, il quale così risulta nell'attuale disegno di legge composto di due parti: cioè un'addizionale alle tariffe dei giorni feriali e festivi ed una ulteriore addizionale per i giorni festivi.

Così si saranno successivamente attuati tre diritti supplementari cioè tre addizionali alle tariffe che prima esistevano, coll'aggravante dell'addizionale festiva.

Vediamo ora gli effetti finanziari del provvedimento presi e progettati.

Dal primo diritto supplementare si era calcolato di avere un introito di quaranta milioni; dal secondo diritto supplementare si calcolò un introito di cento dieci milioni e dal terzo diritto supplementare, che è quello contemplato dall'attuale disegno di legge, si calcolò un introito di cento milioni: totale duecento cinquanta milioni. Gli scandagli fatti dall'Amministrazione dei lavori pubblici sopra gli effetti dell'aumento, compreso l'ultimo che, tranne che per la parte festiva, ha cominciato a essere operativo dal 18 novembre passato, darebbero una qualche cosa di più; si potrebbero perciò raggiungere i duecento cinquantotto milioni. Poi ci sono i ventisei milioni che si spera di ricavare dall'addizionale per biglietti festivi; quindi un totale di duecento ottantaquattro milioni. Ecco la somma, che coloro, i quali si servono di questi trasporti come viaggiatori e con bagagli, dovranno pagare per far fronte agli oneri assunti dallo Stato a favore delle aziende in discorso e del loro personale.

Ma, notisi bene, la somma citata è indipendente dalle ulteriori spese a carico dei contribuenti che potranno venire dal fatto che questi mezzi di trasporto hanno facoltà di aumentare le tariffe anche per i trasporti merci in relazione all'aumento delle tariffe dei trasporti merci sulle ferrovie dello Stato: e siccome le ferrovie dello Stato ebbero facoltà di aumentare le tariffe dal cento al trecento per cento a seconda dei generi trasportati, anche le aziende potranno aumentare le tariffe in uguale proporzione a proprio beneficio.

Nella mia relazione presentata a nome della

Commissione di finanze ho fatto rilevare il danno sociale che potrà derivare da quell'aumento delle tariffe dei trasporti viaggiatori e merci sopra le ferrovie secondarie e sopra le tramvie a trazione meccanica. Ma purtroppo, siccome lo Stato non può nè deve assumersi ulteriori oneri, siccome il personale è in strettezze e si agita e reclama dei sussidi, siccome le aziende sono in massima parte dissestate, bisogna piegare il capo alla necessità e accettare anche le cattive conseguenze sociali che possono derivare da quegli aumenti.

Procedendo nell'esame delle conseguenze finanziarie prodotte dal vigente sistema di ingerenza dello Stato nella materia in discorso, dobbiamo ricordare le spese non compensate da speciali introiti, e che già sussistono e saranno continuative anche indipendentemente dall'applicazione di quanto dispone l'attuale progetto di legge. Lo Stato oggi sopporta una spesa di novantaquattro milioni per l'equo trattamento, una spesa di quarantasei milioni per il caro-viveri, una spesa di trenta milioni per il caro-esercizio. Sono dunque cento settanta milioni che lo Stato deve spendere senza aver compenso negli introiti ad esso assegnati.

E così duecento ottantaquattro milioni usciranno dalla tasca dei contribuenti direttamente nei loro rapporti colle aziende cioè col pagamento dell'aumento delle tariffe e cento settanta milioni ne usciranno per altra via, perchè lo Stato, spendendo questi milioni sul suo bilancio, deve rimbalzarli sui contribuenti.

Eccovi in linee crude e nette le previsioni delle spese e dell'onere finanziario che deriva da questo sistema della ingerenza dello Stato nella materia delle ferrovie secondarie e delle tramvie. L'attuale Ministero non ci ha colpa - lo dico subito - perchè il sistema era già in essere prima della sua formazione e il disegno di legge in esame è stato presentato sotto l'assillo della necessità di provvedere alle condizioni disagiate delle aziende e del personale e come ineluttabile conseguenza del preesistente ordinamento.

Il Ministero e la Camera dei deputati, formulando e approvando il disegno di legge, si sono preoccupati anche dell'avvenire. Dal disegno di legge risulta il proposito che qualunque siano, ripeto, gli effetti sociali dell'aumento delle tariffe viaggiatori e bagagli, lo Stato

non abbia ulteriori oneri oltre quelli da me indicati. Ma inoltre il disegno di legge dispone in ordine a due problemi gravissimi.

Il primo problema è quello del sindacato finanziario. Oggi le aziende riscuotono i proventi del diritto supplementare e fanno sul medesimo quei prelevamenti che loro sono consentiti dagli attuali ordinamenti contabili, versando il resto della somma alla Tesoreria. Il Governo poi, alla sua volta, deve dare alle aziende, che non sono in grado di far fronte al rispettivo fabbisogno, quello che è loro necessario per pagare al personale quanto gli spetta e per i sussidi di caro esercizio.

Ora tutto questo movimento di entrata e di uscita è veramente cospicuo ammontando a parecchie centinaia di milioni, e potrebbe anche per qualche azienda avvenire in maniera non del tutto regolare. Lo Stato non ha ancora i mezzi in sua mano per poter sindacare esattamente quali sono gli introiti e quali le spese. L'onorevole ministro, che quando è venuto al potere si è preoccupato di questo fatto, ha già avvertito nell'altra Camera che ha dovuto togliere dalla amministrazione delle ferrovie dello Stato - mi corregga se sbaglio - un certo numero di ragionieri per far funzionare questo controllo nel suo ministero.

Perciò il Governo con questo disegno di legge domanda di essere autorizzato a fare, mediante decreto Reale, il riordinamento del diritto supplementare, semplificandone i congegni, e a provvedere al sindacato necessario per garantire che siano esattamente registrati gli introiti, fatte regolarmente le spese, e che le aziende versino tutto quello che devono versare e ricevano soltanto quello che devono avere in proporzione del loro legittimo fabbisogno. Sono disposizioni a cui la Commissione di finanze ha dato plauso; solamenté ha aggiunto la raccomandazione ricordata dal collega Rava, cioè che si cerchi di fare questo senza aumentare il numero degli impiegati.

Ho detto questo, onorevole ministro, non perchè io creda che in questo momento il suo Ufficio speciale delle ferrovie abbia un numero soverchio di impiegati, ma perchè Ella ha mostrato di saper ricorrere ad utili espedienti per migliorare i controlli senza aumentare il numero degli impiegati; continui sulla via su cui si è incamminato e così i controlli potranno

efficacemente essere costituiti senza ulteriore notevole onere, per spese burocratiche, da parte dello Stato.

Vi è un secondo punto, che può dirsi assai più grave, perchè riguarda non soltanto una questione di sindacato, ma una questione di principio, una questione di sistema.

Ho spiegato, come l'ingerenza dello Stato in questa materia dell'equo trattamento abbia creato una specie di grande mutualità fra le varie aziende; ma così si sono accomunate in questo artificiale organismo aziende produttive ossia in avanzo e aziende improduttive ossia in disavanzo. Le aziende produttive debbono dare all'erario quello che guadagnano in più del loro fabbisogno per l'equo trattamento e il caro viveri al personale, quelle improduttive ricevono dallo Stato quanto occorre per coprire il loro fabbisogno: e la cosa è tanto chiara e conseguenza così inevitabile del sistema, che nella mia relazione ho avvertito, come l'avvertiva l'onorevole ministro nella relazione in cui fu presentato il disegno di legge al Senato, che « è da prevedere che, mentre per alcune aziende si avrà eccedenza di provento sugli oneri, per altre si verificherà il fenomeno contrario: ne consegue, che laddove le prime dovranno versare l'eccedenza del provento in tesoreria, occorrerà somministrare sollecitamente alle altre i fondi di cui potranno avere bisogno allo scopo di evitare ritardi nel pagamento al personale di quanto gli spetta ».

Non è cosa che si possa considerare giusta, che le aziende fruttifere ci rimettano perchè sono meglio organizzate, e guadagnino le male organizzate, che le aziende povere profitino delle attività e del buono ordinamento delle aziende redditizie.

Anzi, qui abbiamo un primo e grosso difetto del sistema, aggravato da una circostanza, la quale è stata accennata anche dal collega Rava; cioè che anche aziende, le quali sarebbero pel complesso della gestione in *deficit*, come l'azienda di Roma, nonostante questo debbono versare allo Stato una parte dell'introito che percepiscono dal diritto supplementare, parte che molto volentieri tratterrebbero a propria disposizione per far fronte ai loro bisogni.

A questo primo difetto del sistema se ne aggiunge un secondo, quello dell'onere dell'Era-rio, rispetto al quale vi ho già esposte le ve-

ramento elevate cifre intorno a cui esso si aggira.

Vi è poi un terzo difetto. Secondo il nostro avviso, vi è qui un'ingerenza indebita dello Stato, la quale potrebbe dar luogo ad ulteriori perniciosissime conseguenze.

La Commissione di finanze ed il suo relatore naturalmente conoscono la difficoltà, che esiste, allorchando un servizio è stato avvocato allo Stato, per passarlo all'esercizio privato.

Mi ricordo, perchè ho fatto parte della Commissione parlamentare per lo studio dell'ordinamento e funzionamento delle ferrovie di Stato, che quella Commissione con voto unanime aveva proposto di passare all'esercizio privato tutte le linee secondarie delle medesime. E questa deliberazione, a cui venne il plauso allora anche della stampa tecnica e dell'Amministrazione che si occupava dell'argomento, non poté essere attuata sia per lo stato di guerra in cui ci trovavamo, sia e forse più per una certa ostilità da parte delle popolazioni che credevano di essere danneggiate da quella cessione di linee governative all'industria privata.

Ma qui, nonostante la deplorata ingerenza, non si è ancora arrivati ad avocare allo Stato l'esercizio delle ferrovie secondarie e delle tramvie. Non si tratta quindi di togliere allo Stato una funzione già assunta. Ma l'ingerenza attuale potrebbe essere un avviamento per condurre lo Stato ad una ulteriore diretta gestione di pubblici servizi di trasporto, ed a questo tendono certe inconsulte agitazioni, che vorrebbero arrivare, ad esempio, al riscatto delle ferrovie secondarie. Facciamo dunque argine, e nel caso speciale ed in generale, a che lo Stato allarghi soverchiamente le sue funzioni.

E opportunamente il Governo nel disegno di legge all'art. 6 ha chiesto di essere autorizzato a prendere, mediante decreto Reale, tutti quei provvedimenti che siano necessari per lasciare pienamente questi servizi di trasporti alle aziende che lo desiderino e che dimostrino di poterli esercitare senza ulteriori compensi da parte dello Stato.

La Commissione di finanze ha con vivo compiacimento preso atto di queste disposizioni e si augura che il Governo voglia energicamente attuarle; ma per attuarle bisogna stabilire sicure e precise norme che rendano possibile

questo passaggio ad un più soddisfacente regime.

Orbene: io non domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici di dirmi se la Commissione, alla quale allusi nella mia relazione e che era stata incaricata di esaminare la situazione delle aziende di trasporti, abbia compiuto i suoi studi e abbia fatto delle proposte; mi auguro che ciò sia avvenuto. Ma se questo non è avvenuto, io vorrei pregarlo, e questo non a nome della Commissione di finanze, ma individualmente a mio nome, di voler nominare altra Commissione, composta di pochi e valenti tecnici, non incaricandola di studiare il problema genericamente, ma col mandato imperativo di indicare le modalità pel passaggio dalla ingerenza statale attuale alla libertà delle aziende.

Tale mandato imperativo obbligherà la Commissione a indagare il problema sotto questo aspetto pratico, che al Senato tanto interessa, per avviare il regime, di cui si parla, ad un migliore avvenire.

In corrispondenza a questo concetto, che con la mia disadorna parola ho illustrato al Senato, la Commissione di finanze ha formulato l'ordine dal giorno che voglio leggere e che io, a nome dell'intera Commissione, raccomando al Governo ed al vostro suffragio. Esso contiene in brevi formule proprio il nodo sostanziale del problema quale si presenta per l'avvenire.

« Il Senato,

« riconoscendo che la mutualità creata fra gli esercizi ferroviari e tramviari attivi e quelli passivi distrugge ogni incitamento nelle aziende vitali a perfezionarsi ed invece conserva quelle economicamente incapaci di vita propria;

« che la mutualità provoca anche in questa materia un intervento statale contrario agli interessi dell'economia pubblica, pericoloso per i contribuenti e male accetto a gran parte delle popolazioni;

« fa voti che il Governo provveda sollecitamente a regolare il passaggio delle ferrovie secondarie e delle tramvie dalla presente eccezionale situazione alla normalità del libero mercato, prosciogliendo le singole aziende dai vincoli di una reciproca artificiosa solidarietà, fissando definitivamente l'onere massimo del

Tesoro ed evitando inoltre il pericolo di nuove avocazioni allo Stato di servizi pubblici con gravi danni per l'economia pubblica e per le finanze dello Stato ». (*Vive approvazioni*).

Ed io confido che l'onorevole ministro vorrà, a nome del Governo, accettare quest'ordine del giorno e il Senato vorrà votarlo all'unanimità. (*Vivissime approvazioni, applausi, molte congratulazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEANO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho creduto che fosse interesse generale che questo problema così grave, che era stato regolato durante la guerra da decreti-legge, venisse discusso in tutta la sua ampiezza dinanzi al Parlamento.

È una questione veramente troppo vitale quella delle ferrovie secondarie e delle tramvie, perchè possa essere sottratta al controllo ed all'esame che il Parlamento deve portare su di essa.

Come giustamente ha esposto il senatore Carlo Ferraris nella sua splendida relazione, i provvedimenti attuati con precedenti disposizioni hanno stabilito un onere per lo Stato di 170 milioni di lire, oltre al provento del diritto supplementare, sul prezzo dei trasporti.

L'attuale disegno di legge, peraltro, non porta nuovi oneri all'Erario; anzi, quando fu presentata questa nuova domanda di caro-viveri, io ebbi cura di dichiarare alla Commissione dell'equo trattamento, chiamata ad esaminare la richiesta, che lo Stato non era in condizioni di sostenere altre spese, e che, invece, se nuove risorse occorreano, dovevano trovarsi nella stessa industria dei trasporti. Perchè è un principio di massima adottato dal Governo, quello che consimili industrie debbano esse stesse pagare gli onori e le spese del loro esercizio. Perciò la Commissione dell'equo trattamento opinò che si provvedesse a questo nuovo caro-viveri mediante un aumento del diritto supplementare.

Il Governo aveva presentato alla Camera una proposta nel senso che il caro-viveri fosse contenuto in una misura alquanto minore, cioè di 65 lire al mese l'indennità fissa per ciascun agente, più 55 centesimi giornalieri per ogni persona a carico; ma la Giunta del bilancio

ritenne questa misura troppo bassa. E veramente, se noi guardiamo le paghe, che sono indicate nella relazione ministeriale, del personale delle tramvie, vediamo che esse non sono eccessive. Propose, quindi, la Giunta di elevare a 90 lire la quota fissa per agente ed a 65 centesimi l'indennità per ciascuna persona a carico. Però, io dichiarai alla Giunta stessa che, elevando l'indennità, doveva contemporaneamente trovare i mezzi corrispondenti, perchè lo Stato non poteva, per questo titolo, subire aggravii finanziari; e la Giunta del bilancio propose, a somiglianza di quello che avviene per le ferrovie dello Stato, uno speciale supplemento sul costo dei biglietti festivi. Quindi approvata questa legge, i prezzi quali sono oggi, rimarranno invariati nei giorni feriali; ma saranno aumentati nei festivi.

Ai criteri che ho esposto è informata questa legge, la quale, però, non ha soltanto il puro e semplice scopo di dare una nuova indennità di caro-viveri, ma ha un fine più ampio, come bene ha accennato l'onorevole relatore; quello cioè di avviare le aziende di trasporto al ritorno alla libertà, necessaria per la vita di esse. Io non mi dissimulo la grave crisi che attraversano tutte queste aziende; purtroppo parecchie di esse non possono vivere con le attuali risorse, e dovranno cessare. Noi, durante il periodo di pace, avemmo talora una ricchezza, un lusso di mezzi di trasporti: linee tramviarie precedenti parallelamente a ferrovie, e linee tramviarie di nessuna importanza. Attualmente, con l'aumento non solo delle spese del personale, ma in genere di tutte le spese di esercizio, queste linee non possono più continuare, non ricavando sufficienti mezzi di vita. La condizione, quindi, di molte di esse sarà quella di non potere resistere, se coefficienti nuovi non intervengano a loro favore, e mi auguro che uno possa essere quello della riduzione del prezzo del carbone, specialmente per le tramvie a vapore. Anche oggi abbiamo diminuito di oltre 70 lire il prezzo del carbone. È questo uno dei mezzi per arrivare a salvare le aziende di trasporti. L'altro mezzo è, per quelle linee che non sono a trazione elettrica, la trasformazione del sistema di trazione. Anche a tal riguardo, però, non bisogna farsi troppe illusioni, perchè mentre per le ferrovie principali, questa trasformazione rappresenta un notevole

progresso e dei grandi vantaggi economici, per le tramvie, se non hanno frequenza intensa, le spese di trasformazione e di adattamento non servono allo scopo, anzi aggravano il problema.

È certo che i provvedimenti adottati se hanno permesso di superare le difficoltà di esercizio degli ultimi anni, non hanno servito a migliorare le condizioni di queste aziende; e purtroppo, col trattare troppo uniformemente quelle che erano relativamente prospere con quelle che riuscivano appena a vivere, si è finito con l'estendere a quasi tutte il disagio degli attuali momenti. Quindi che cosa poteva farsi? Cercare di ridare la libertà alle aziende, in modo che esse possano far fronte ai rispettivi bisogni.

E perciò si è proposto l'art. 6, che permette alle aziende, le quali hanno mezzi sufficienti e possono pagare quel contributo che ora versano allo Stato, di riacquistare la libertà di azione.

L'onorevole Rava avvertiva che è troppo gravosa la condizione che si viene ad imporre, di dare, cioè, il contributo che ora queste aziende debbono versare; ma se anche l'osservazione può, per qualche caso, corrispondere al vero, conviene però rilevare che, pure applicando rigidamente la legge, vantaggi ve ne sono subito. Uno di questi vantaggi è che tutti gli incrementi del traffico andrebbero a favore dell'azienda, che rivendicherebbe la sua libertà. Un altro vantaggio è che l'azienda stessa diventerebbe padrona del maneggio delle tariffe.

Egli è certo che il diritto supplementare, come è oggi necessariamente applicato, in misura e con norme identiche per tutti i trasporti, viaggiatori e bagagli, non corrisponde alle necessità dei singoli traffici. Orbene io credo che quando si stabiliranno le norme per l'applicazione dell'articolo 6, per il che convengo sarà necessario di costituire una Commissione, composta però di pochi competenti, verrà il problema studiato largamente, anche per quanto più specialmente concerne la grave situazione in cui attualmente si trovano molte tramvie urbane.

Basta riflettere che sui 40 centesimi che oggi normalmente si pagano, all'azienda vanno soltanto gli antichi 10 centesimi; gli altri 30 centesimi vanno in parte, e cioè per un soldo, per

tassa di bollo, e nell'altra parte, e cioè 25 centesimi, vanno per diritto supplementare.

Alle aziende, ripeto, rimangono soltanto gli antichi 10 centesimi, il cui provento complessivo, anzi, viene ad essere anche ridotto, perchè, con l'aumento del prezzo dei biglietti, si è avuta una contrazione nel traffico. Con tale provento ridotto, le aziende devono sostenere tutte le altre spese, spese che sono cresciute, come tutto è cresciuto in questi tempi. La situazione dunque è molto grave. Quindi la necessità di trovare una soluzione facile e semplice, togliere cioè dove e in quanto è possibile i vincoli si sono andati creando. Non è un problema facile, soprattutto perchè non si può ulteriormente aggravare il tesoro, che già sostiene, senza nessun rimborso, oneri per il caro esercizio, mentre rinunciando all'attuale contributo delle aziende a maggior traffico dovrebbe sostenere altrettanta maggiore spesa per il personale addetto alle linee meno produttive: onde la cosa non si presenta così semplice, come potrebbe a prima vista apparire.

Per tutte queste ragioni, dichiaro di accettare pienamente l'ordine del giorno proposto dalla Commissione di finanze, e che corrisponde alle direttive del disegno di legge, che io ho proposto.

Debbo dare ancora un chiarimento per quel che riguarda i controlli. Se si riflette che attualmente, per effetto di questo disegno di legge, il maneggio dei danari sarà per più di 700 milioni, è evidente che un controllo occorre. Le varie aziende hanno bilanci diversi e spesso complicati: alcuni di questi bilanci saranno perfettamente esatti, altri invece potranno esserlo meno; certo è necessario stabilire chiaramente e precisamente quale sia il dare e quale l'avere delle singole aziende verso l'erario. A questo scopo io ho già stabilito, come rilevava l'onorevole relatore del Senato, un controllo, che prima non esisteva, ed a questo fine mi sono avvalso di agenti delle ferrovie dello Stato. Ma questo sistema non può essere continuato, perciò cercherò di attuarlo con altri mezzi, pur contenendo la spesa entro i limiti più ridotti.

L'onorevole relatore ha anche parlato del passaggio ad aziende private di linee secondarie esercitate dallo Stato. Io ho esaminato diligentemente la relazione che l'onorevole senatore Carlo Ferraris ha presentato sull'eser-

cizio ferroviario statale, e posso assicurare che anche di questo problema mi sono preoccupato. Innanzi tutto, ho già dato disposizioni perchè nelle nuove provincie, ove esiste una importante rete di ferrovie secondarie (che lo Stato oggi esercita per necessità conseguenti alla guerra), siano restituite alle aziende private; non credo infatti interesse dello Stato il caricarsi di questi esercizi, soprattutto perchè il personale addetovi finirebbe col domandare l'inquadramento nel personale delle ferrovie dello Stato, ed il problema così si aggraverebbe ed ampliirebbe ancora di più.

In un determinato caso ho cercato di attuare al di qua dei vecchi confini il provvedimento suggerito dall'onorevole relatore; però si sono sollevati tutti gli enti locali, sembrando loro di subire una menomazione; mentre occorre convincerci che siffatto modo di giudicare non deve permanere, poichè vi sono taluni casi nei quali può essere utile questo passaggio, tanto più che certe reti si migliorano e si completano meglio quando sono lasciate ai privati, che non quando le eserciti lo Stato.

È tutto un problema grave, che io sono lieto di aver potuto prospettare al Senato. Noi ci troviamo di fronte alla necessità che su certe linee cessi l'esercizio, perchè le aziende non hanno mezzi per andare avanti, e lo Stato non può fare altri sacrifici. Quelle sospese, saranno sostituite con servizi automobilistici, e si cercherà di provvedere ai bisogni della regione migliorando e facilitando servizi ferroviari prossimi, ma si tratta di una necessità che purtroppo il Paese deve riconoscere.

Io, presentando questo disegno di legge, ho creduto non solo di provvedere ai bisogni contingenti dei tramvieri, ma di prospettare al Senato tutto il grave problema; le disposizioni proposte, secondo me, mirano ad avviarci verso la libertà, che è sempre, in ogni campo, quella che potrà sanare i danni della guerra. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Prima di passare alla discussione degli articoli, do lettura dell'ordine del giorno della Commissione di finanze, accettato dal Governo:

Il Senato

riconoscendo che la mutualità creata fra gli esercizi ferroviari e tramviari attivi e quelli passivi distrugge ogni incitamento nelle aziende vitali a perfezionarsi ed invece conserva quelle economicamente incapaci di vita propria;

che la mutualità provoca anche in questa materia un intervento statale contrario agli interessi dell'economia pubblica, pericoloso per i contribuenti e male accetto a gran parte delle popolazioni;

fa voti che il Governo provveda sollecitamente a regolare il passaggio delle ferrovie secondarie e delle tramvie dalla presente eccezionale situazione alla normalità del libero mercato, prosciogliendo le singole aziende dai vincoli di una reciproca artificiosa solidarietà, fissando definitivamente l'onere massimo del Tesoro ed evitando inoltre il pericolo di nuove avocazioni allo Stato di servizi pubblici con gravi danni per l'economia pubblica e per le finanze dello Stato.

Pongo ai voti quest'ordine del giorno; chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

PRESIDENTE. Passeremo ora alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Al personale in servizio stabile ed in prova, addetto ai pubblici servizi di trasporti, cui viene applicato il regolamento approvato con decreto ministeriale 10 marzo 1920, escluso il personale direttivo di cui all'articolo 78 del regolamento stesso, è concessa una nuova indennità mensile di lire 90 (lire novanta) a titolo di caro-viveri.

Al personale che abbia persone di famiglia conviventi ed a carico, minori od inabili al lavoro, è inoltre assegnata una nuova indennità mensile suppletiva in ragione di lire 0.65 giornaliera per ogni persona compreso il coniuge.

Alle guardabarriere ed alle gerenti formate è corrisposto, in luogo dell'indennità di cui al precedente comma, una nuova indennità mensile di lire 10 quando il congiunto, cui esse sono appoggiate, percepisca l'intero sussidio

stabilito dal decreto-legge 6 ottobre 1918, numero 1587; in caso diverso alle dette agenti sarà corrisposta una indennità mensile di lire 20.

La concessione delle indennità di cui ai precedenti comma avrà effetto dal 18 novembre 1920 al 30 giugno 1922.

(Approvato).

Art. 2.

Agli agenti ai quali, posteriormente al decreto luogotenenziale 6 ottobre 1918, n. 1587, fossero stati eventualmente concessi dalle aziende, sotto qualunque forma, sussidi o indennità, a titolo di caro-viveri, in più di quelli stabiliti con il predetto decreto, spetta soltanto la differenza fra l'ammontare delle indennità di cui al precedente articolo e l'ammontare delle maggiori concessioni fatte a titolo di caro-viveri dalle aziende stesse.

Le aziende che avessero deliberato per il proprio personale sussidi facoltativi di caro-viveri in misura superiore a quella stabilita all'articolo 1, continueranno a corrisponderli invariati, senza alcun rimborso o concorso speciale per questo titolo, da parte dello Stato.

(Approvato).

Art. 3.

Per far fronte all'onere, di cui ai precedenti articoli, le amministrazioni esercenti sono autorizzate a prelevare le somme necessarie sull'ulteriore eccedenza del diritto supplementare, di cui agli articoli 7 del decreto luogotenenziale 15 maggio 1919, n. 775 e 1° del decreto reale 29 ottobre 1920, n. 1522, in confronto delle somme per le quali è stata data la stessa autorizzazione con gli articoli 2, 1° e 2° comma, del decreto Reale 2 ottobre 1919, n. 1839 e 2 del decreto Reale 11 marzo 1920, n. 270.

Per le ulteriori somme eventualmente occorrenti per far fronte all'onere, di cui agli articoli 1 e 2 del presente decreto, si provvederà secondo le disposizioni dell'articolo 2 del decreto Reale 11 marzo 1920, n. 270, in quanto siano applicabili.

Nei riguardi soltanto delle aziende urbane, cui viene applicato il regolamento approvato

col decreto ministeriale 10 marzo 1920, n. 3176, le disposizioni del presente articolo sono estese anche ai sussidi straordinari di esercizio accordati a rimborso delle indennità di caro-viveri a termini dell'articolo 17, 2° comma, del decreto luogotenenziale 23 aprile 1918, n. 560, integrati ai termini dell'articolo 5 del decreto luogotenenziale 6 ottobre 1918, n. 1587.

(Approvato).

Art. 4.

È convertito in legge il decreto Reale 29 ottobre 1920, n. 1522, con le modificazioni di cui al seguente articolo.

(Approvato).

Art. 5.

L'articolo 3 del nostro decreto 11 marzo 1920, numero 270 è così modificato: « Il diritto supplementare, di cui all'articolo 7 del decreto luogotenenziale 15 maggio 1919, n. 775, è aumentato:

a) per i biglietti di abbonamento del 100 per cento del prezzo degli abbonamenti stessi; la misura dell'aumento sarà, però, del 180 per cento per i biglietti di abbonamento validi per più di una linea urbana e del 160 per cento per quelli validi per una sola linea, non eccedente i 10 chilometri;

b) per i biglietti (riscontri, tagliandi, contromarche, ecc.) per una sola corsa semplice o di andata e ritorno e per i biglietti (scontrini di spedizione, contromarche, riscontri, ecc.) per il trasporto di bagagli, cani e biciclette, non esclusi i biglietti e simili distribuiti nelle corse popolari, operaie ed altre analoghe:

1° di lire 0,20 per i biglietti e simili di prezzo non superiore a lire 0,25;

2° di lire 0,40 per i biglietti e simili, il cui prezzo sia compreso fra centesimi 30 e 50 inclusi;

3° di lire 0,60 per i biglietti e simili, il cui prezzo sia compreso tra centesimi 55 e 75 inclusi;

4° di lire 0,80 per i biglietti e simili, il cui prezzo sia compreso tra centesimi 80 e una lira inclusi;

5° e così di seguito in ragione di centesimi 20 per ogni 25 centesimi o frazione di centesimi 25 di prezzo del biglietto.

È in facoltà del nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici di ridurre, quando lo esigano le speciali condizioni delle singole reti, nella misura massima del 50 per cento gli aumenti di cui sopra per i biglietti e simili distribuiti sulle linee prettamente urbane e nelle corse discendenti delle funicolari in città aventi popolazioni inferiori ai 100.000 abitanti, semprechè si tratti di biglietti il cui prezzo non sia superiore a 25 centesimi.

Per i biglietti già autorizzati dall' autorità governativa di vigilanza e le cui condizioni di validità non vengano in alcun modo modificate, è data altresì facoltà al predetto nostro ministro di concedere, d'accordo con quello del tesoro, agevolazioni sugli aumenti di cui al presente articolo, nel limite massimo del 25 per cento degli aumenti stessi, semprechè trattisi di biglietti operai od a questi assimilabili, rilasciati sia sotto forma di abbonamenti speciali a prezzo ridotto validi per la classe inferiore delle linee intercomunali, sia sotto forma di biglietti giornalieri, settimanali o mensili validi per i soli giorni feriali e per un determinato numero di corse giornaliere;

c) in aggiunta alle quote di cui alla lettera b) da applicarsi a tutti i trasporti in qualunque giorno ed ora effettuati, sono dovute per ogni biglietto e simili distribuiti:

1° nei giorni festivi: un'addizionale alle quote stesse in misura eguale a quella delle ferrovie dello Stato, salvo che per i biglietti da 1 a 5 lire per i quali l'addizionale sarà di 20 centesimi per ogni lira o frazione di lira;

2° tanto nei giorni festivi come nei feriali, limitatamente alle corse iniziatisi dalle ore 22 alle 5 del giorno successivo: un'addizionale di centesimi 20.

Le dette quote addizionali sono dovute mediante rilascio di appositi biglietti anche per ogni utilizzazione nelle corse festive o notturne di biglietti di abbonamento, biglietti a serie, scontrini di ritorno e simili;

d) per quanto riguarda i servizi nella laguna di Venezia, di quote da stabilirsi di concerto fra i ministri dei lavori pubblici e del tesoro.

Agli effetti delle lettere a) e b) di cui al presente articolo per prezzo dei biglietti e simili si intende quello al netto delle tasse erariali e di bollo, nonchè del diritto supplementare di cui all'articolo 7 del decreto luogotenenziale 15 maggio 1919, n. 775.

È fatto obbligo agli esercenti di applicare gli aumenti di cui al presente articolo dal decimo giorno da quello della pubblicazione di questo decreto nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e di versare all'Erario l'importo degli aumenti stessi, ancorchè non applicati o tardivamente applicati ».

(Approvato).

Art. 6.

Allo scopo di semplificare i rapporti finanziari con le aziende è data facoltà insindacabile al Governo:

a) di riordinare il diritto supplementare istituito con l'articolo 7 del decreto luogotenenziale 15 maggio 1919 n. 775, semplificandone i congegni, senza però svantaggio dell'Erario;

b) di esentare dal diritto supplementare - modificando conseguentemente le tariffe e condizioni di trasporto - i trasporti effettuati da quelle aziende le quali rinuncino per tutta la durata della concessione ad ogni compenso da parte dello Stato, tanto sotto forma di sussidio straordinario di esercizio, quanto sotto qualsiasi altra forma o titolo, in dipendenza di qualunque causa, fatta eccezione soltanto per le sovvenzioni, contributi e simili stabiliti dagli atti di concessione.

POZZO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POZZO. Credo opportuno di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e dell'onorevole presidente e relatore della Commissione di finanze, il quale meritamente ha riscosso gli unanimi applausi del Senato pel suo chiaro ed eloquente discorso, pur in materia così arida, sopra una questione che trova la sua sede naturale nell'art. 6, col quale si dà facoltà insindacabile al Governo di esentare dal diritto supplementare, modificando con-

seguentemente le tariffe e condizioni di trasporto, quelle aziende le quali rinuncino, per tutta la durata della concessione, ad ogni compenso da parte dello Stato, tanto sotto forma di sussidio straordinario di esercizio, quanto sotto qualsiasi altra forma o titolo, in dipendenza di qualsiasi causa, fatta eccezione soltanto per le sovvenzioni, contributi e simili stabiliti dagli atti di concessione.

A *fortiori* adunque possono, dirò più giustamente, debbono essere esentate dai diritti supplementari quelle aziende le quali non hanno mai chiesto nulla allo Stato, nè sussidi di costruzione, nè sussidi di esercizio, e nulla gli chiedono oggi, nè sussidi di caro-viveri, nè sussidi di caro-esercizio, ma sempre hanno chiesto e chiedono solo una cosa, ed è di essere lasciate in libertà e in pace!

È anzi mia ferma convinzione che qui non si tratta neanche dell'esercizio da parte del Governo di un potere discrezionale insindacabile, ma che alle aziende cui ho accennato non avrebbero mai dovuto imporsi i diritti supplementari, e che illegittima è l'applicazione che ne viene fatta, poichè i diritti supplementari vennero istituiti per compensare l'erario dei sussidi che lo Stato corrisponde alle aziende esercenti i pubblici trasporti, per le maggiori spese di esercizio che esse debbono sopportare, specialmente per imposizione dello Stato medesimo; onde, consentitemi la parola, mi sembra iniquo che si facciano pagare dei diritti supplementari a quelle aziende alle quali non viene corrisposto sussidio qualsiasi.

Intendo riferirmi ad alcune piccole aziende, particolarmente alle funiculari urbane, destinate a collegare le parti basse con le parti alte delle città. A queste aziende, servite da un personale limitatissimo, fu tentato di applicare le norme di equo trattamento; poi si riconobbe che ciò non era ragionevole. Se non temessi di usare un'espressione irriverente, dovrei dire che è burlesco stabilire organici, con minimi e massimi obbligatori di stipendi o paghe, e specialmente dettare norme di assunzione in servizio, di promozione, di licenziamento e di quiescenza, con regolamenti di centinaia di articoli, disposizioni disciplinari, giurisdizioni speciali, e via dicendo, per quella mania di tutto uniformare, di tutto generalizzare, di tutto ridurre a tipo unico, che è l'afflizione

e il danno di molti nostri ordinamenti e di molti nostri istituti, inquinati da un'ingerenza statale opprimente.

Intendo specialmente riferirmi alla funicolare della mia città, linea costruita da lunghi anni, senza alcun sussidio dello Stato da un'accolta di benemeriti cittadini i quali, senza alcun spirito di lucro, ma per mero sentimento di civismo, vollero dotare la città di Biella di un comodo, rapido ed economico mezzo di comunicazione tra la parte alta, denominata Piazza, e la parte bassa, denominata Piano. La linea è lunga 160 metri appena, con un dislivello di 50. Azionisti di anonime o soci di accomandite, poichè la società esercente subì diverse trasformazioni e vicende, non si sono certamente arricchiti coi dividendi, chè anzi anche il capitale andò perduto e dovette venir reintegrato!

Il personale di quella funicolare è composto di cinque persone in tutto, ed il suo funzionamento avviene con due soltanto; una al motore e l'altra per distribuire e ritirare i biglietti, con un turno di otto ore per ciascuna muta.

Un cosiddetto capo squadra, mentre attende a diverse mansioni accessorie, supplisce alle assenze nei casi di malattia o altro impedimento.

Questo personale viene reclutato senza alcun requisito, nè di sesso, nè di età, nè di capacità fisica e intellettuale, salvo tutto al più quanto è giusto e doveroso richiedere per chi deve stare al motore.

È una minuscola azienda che non può vivere altrimenti che con mezzi ultra-economici. Prima si pagavano dieci centesimi per la salita e cinque per la discesa. Poi venne la tassa di bollo, e vennero, l'un dopo l'altro, i diritti supplementari, con una serie di decreti-legge che anche in questa materia sono una vera tortura per tutti!

Si è tentato di sottoporre quell'azienda alle norme dell'equo trattamento, ma lo stesso personale, anche esso, ben s'intende, organizzato e aderente al sindacato ferrovieri, dopo di avere, per non essere da meno delle altre organizzazioni, fatto il suo bravo sciopero, quando addivenne con la società esercente ad un concordato, riconobbe e dichiarò espressamente che ad esso le norme di equo trattamento non

sono applicabili, e per parte sua vi rinunciò. Poiché si verte in materia di diritto pubblico, niun dubbio che la rinuncia del personale non ha alcun valore giuridico, ma certamente ha quello del buon senso.

D'altra parte la stessa Commissione per l'equo trattamento, prima e indipendentemente da questa manifestazione del personale, ha riconosciuto che non era serio procedere oltre nella pratica, come si dice in gergo burocratico, e la lasciò dormire. Spero che si tratti di un sonno letargico!

Senonchè, se la pratica per assoggettare quella piccola azienda alle norme dell'equo trattamento, venne abbandonata o almeno sospesa, non si è abbandonata nè sospesa l'applicazione dei diritti supplementari, con un ingiusto aggravio per la società esercente, e più ancora per la cittadinanza, specialmente per la classe operaia, che deve almeno due volte al giorno discendere dal Piazzo al Piano per recarsi al lavoro negli stabilimenti industriali che si trovano nella parte bassa della città; con che si è determinata tale contrazione del traffico che la società esercente si troverà costretta a cessare l'esercizio se questo stato di cose perdurasse. Come si può pretendere il pagamento di quaranta centesimi per ogni corsa, di cui trenta vanno all'erario, per una percorrenza di 160 metri?

Si comprende che molti, specialmente tra i meno agiati, piuttosto di sottostare a un aggravio che, ripetuto almeno quattro volte al giorno, diventa tutt'altro che trascurabile, si subbarchino al disagio di percorrere rapide e malagevoli strade, oppure lunghe vie di circonvallazione con notevole perdita di tempo.

Questo stato di cose è così intollerabile che la stessa Amministrazione dei lavori pubblici senti la necessità di un temperamento, consentendo una qualche riduzione dei diritti supplementari; ripiego illegittimo e condannevole, poiché questa materia non può essere suscettiva di transazioni. Certo la legge non ne accorda al Governo la facoltà.

Nell'atto di concessione o, per meglio dire, nell'atto di autorizzazione della funicolare di Biella, quale solo occorre agli effetti della sicurezza dell'esercizio, con la prescrizione delle garanzie per l'incolumità del pubblico, quella funicolare fu classificata per una ferrovia. Di

qui l'origine del tentativo di sottoporre quell'azienda alle norme dell'equo trattamento, di qui l'applicazione dei diritti supplementari, a scartamento ridotto; provvedimento che, al posto, avrebbe dovuto essere successivo e correlativo all'altro, non potendo sussistere disgiunto, sotto pena di essere supremamente illogico e ingiusto.

Ora ognuno ben comprende che la classifica di ferrovia è troppo pomposa per una linea di 160 metri, e che la natura sua propria è quella di un semplice ascensore, dal quale si differenzia solo in quanto, invece di aversi una cabina che sale e discende verticalmente, si ha una vettura che scorre sopra un piano inclinato.

La questione non riguarda soltanto la funicolare di Biella, ma altresì tutte quelle piccole aziende di trasporti che si trovano nelle stesse condizioni.

La Commissione di finanze, anzi - dopo l'ordine del giorno testè approvato - dirò meglio, il Senato, mentre ha deplorato il peso insopportabile di una ingerenza statale che finirà per schiacciare e assorbire l'industria privata dei trasporti, con gravi conseguenze per il bilancio dello Stato, ha altresì disapprovato che si sia introdotto un nuovissimo sistema di mutualità mediante il fondo comune dei diritti supplementari, che le aziende esercenti percepiscono sui trasporti e versano all'erario dello Stato, per essere poi riversati alle aziende esercenti a titolo di sussidio. Senonchè vi sono aziende attive, che versano al fondo comune più di quanto ricevono, ed aziende passive che ricevono più di quanto versano.

Ora io domando all'onorevole presidente e relatore della Commissione di finanze e all'onorevole ministro dei lavori pubblici se questo sistema di mutualità, per sé già inammissibile, non diventi assolutamente peregrino quando si pretendono versamenti al fondo comune da un'azienda che non vi attinge un centesimo.

Ciò significa, in lingua povera, far pagare quello che è dovuto da altri. Contro questo sopruso, come mi permetto di qualificare un provvedimento che è ripugnante ad ogni senso di giustizia, riterrei esperibile, non solo il reclamo amministrativo, ma anche un'azione di ripetizione di indebito, come mi insegna il senatore De Blasio, onore della magistratura italiana.

Conchiudo chiedendo all'onorevole presidente e relatore della Commissione di finanze, nonché all'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler riconoscere che, se possono essere esentate da ogni diritto supplementare quelle aziende che rinuncino ad ogni sussidio straordinario, salvi i sussidi ordinari stabiliti dagli atti di concessione, *a fortiori* possono, anzi debbono, essere esentate quelle aziende che, non godono di alcun sussidio ordinario, e non chiedono alcun sussidio straordinario. (*Vice approvazioni*).

FERRARIS CARLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS CARLO, *presidente della Commissione di finanze e relatore*. La questione sollevata dal collega Pozzo secondo me non si riannoda all'art. 6 del progetto di legge che abbiamo dinanzi, il quale provvede per l'avvenire, ma riguarda l'interpretazione di disposizioni già in vigore.

L'art. 7 del decreto legge 15 maggio 1919, N. 775, dice che « il diritto supplementare è stabilito in misura fissa per i biglietti, ri-scontri, tagliandi, contromarche, ecc. per una sola corsa, e cioè centesimi 5 per le linee urbane, comprese le funicolari urbane, classificate per ferrovie, restando esclusi i biglietti distribuiti nelle corse popolari ».

Credo che l'Amministrazione, fondandosi sopra questo articolo, che accenna esplicitamente alle funicolari urbane, abbia compreso anche la piccola funicolare di Biella tra quelle che debbono essere classificate come ferrovie: credo che sia stato questo articolo a dar luogo all'applicazione del diritto supplementare a quella come ad altre funicolari in identiche condizioni. Perciò, ripeto, mi pare che sia una questione piuttosto di interpretazione di una disposizione vigente che non di un provvedimento che venga primamente contemplato dall'art. 6 di questo disegno di legge.

Certo il collega Pozzo ha argomentato fortemente quando ha detto: Voi, nell'art. 6, parlate di quelle aziende che hanno sovvenzioni da parte dello Stato; quella da me citata non ha mai chiesto niente allo Stato: quindi è ingiusto che a queste aziende, che allo Stato non hanno mai chiesto niente, si impongano degli obblighi e si faccia loro pagare il diritto supplementare.

E, considerando la questione dal lato dell'equità, sarei disposto a dare ragione al collega Pozzo; ma ho timore che alla soluzione da lui proposta faccia ostacolo la disposizione dell'articolo 7 del R. Decreto del 1919.

Ad ogni modo io credo che l'onorevole ministro, allorquando formulerà le disposizioni in esecuzione dell'art. 6 della nuova legge, potrà prendere in considerazione la proposta del collega Pozzo, e, siccome allo scopo di semplificare i rapporti con le aziende è data facoltà insindacabile al Governo di provvedere, potrebbe il Governo accogliere quell'argomentazione che in linea di equità è stata fatta dal collega Pozzo rispetto a quella funicolare e tradurla in una disposizione che darebbe carattere di legalità all'esonero per tale piccola azienda dalla riscossione del diritto supplementare e dai conseguenti obblighi.

Ecco la soluzione che per il momento potrei proporre: ora non potrei suggerire altro provvedimento rispetto a questa questione.

PEANO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEANO, *ministro dei lavori pubblici*. Io ringrazio il senatore Ferraris della risposta che ha dato al senatore Marco Pozzo. Anch'io credo che qui si tratti di una questione d'interpretazione delle norme vigenti, e della soluzione di un caso pratico, per la funicolare di Biella, piuttosto che di una questione attinente in modo particolare alla presente legge: ritengo che l'art. 6 possa dar modo di esaminare e di risolvere la questione, la quale però non deve essere troppo ingrandita, anche perchè vi sono molte funicolari nel Regno. Mi riprometto quindi in quella sede di esaminare con equità la questione in modo da risolverla.

POZZO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POZZO. Ringrazio l'onorevole presidente e relatore della Commissione di Finanze per le sue cortesi dichiarazioni e l'onorevole ministro dei lavori pubblici per le sue promesse, delle quali prendo atto.

L'onorevole Carlo Ferraris ha cercato di giustificare l'operato della Commissione per l'equo trattamento, o, dirò meglio degli Uffici che compiono gli atti istruttori e preparatori, spiegando come la funicolare di Biella, essendo stata classificata per una ferrovia, non mancasse un ad-

dentellato per sottoporla alle norme dell'equo trattamento.

Ora io insisto nel dire che questa classifica è tecnicamente e amministrativamente impropria.

Il più autorevole nostro collega in materia, senatore Riccardo Bianchi, mi suggerisce che la funicolare di Biella non è né una ferrovia, né una tramvia, ma semplicemente una funicolare. Io mi permetto di ripetere che essa non è altro che un ascensore, né più né meno di quello che da piazza di Spagna porta al Pincio. Adunque non è lecito trarre partito da una espressione impropria, da una classifica antiquata ed errata, per imporle ingiusti aggravii.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha espresso un'opinione non perfettamente conforme a quella dell'onorevole presidente e relatore della Commissione di finanze. L'onorevole ministro si dimostrò più favorevole alla mia tesi, pur con le solite prudenti riserve. La differenza deriva da che l'onorevole senatore Carlo Ferraris considerò la questione coi criteri della legge vigente, *de lege condita*, come dicono i giuristi, interpretata però, a mio avviso, erroneamente, mentre l'onorevole ministro Peano la considerò coi criteri della legge in discussione, cioè *de lege condenda*, ma che domani sarà pure essa legge dello Stato.

Però anche l'onorevole senatore Carlo Ferraris riconobbe che la questione da me sollevata è fondata su ragioni evidenti di equità.

Ora, poichè ormai la nuova legge sarà domani quella che oggi qui si discute, non dubito che l'onorevole ministro, per quei sentimenti, non solo equitativi, ma di giustizia, che sono la guida di ogni suo atto, non vorrà negare quello che egli ha riconosciuto giusto, e che l'onorevole presidente e relatore della Commissione di finanze ha riconosciuto equo.

L'onorevole ministro vorrà nel tempo stesso, in omaggio all'ordine del giorno proposto dalla Commissione di finanze, che egli ha accettato, e che il Senato ha approvato ad unanimità, ridonare alle aziende esercenti i servizi di trasporto maggiore libertà di azione; e, in specie vorrà, per quanto riguarda la funicolare di Biella seppellire senz'altro la proposta di sottoporla alle pastoie e ai gravami irragionevoli dell'equo trattamento.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'art. 6.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 7.

Con decreto Reale, da emanare su proposta del ministro dei lavori pubblici di concerto col ministro del tesoro, sarà provveduto a tutto quanto occorre per l'esercizio delle funzioni di sindacato finanziario sulla gestione delle aziende dei pubblici servizi di trasporto concessi, per l'applicazione dell'equo trattamento del personale e per assicurare all'Erario l'introito dei diritti supplementari sul prezzo dei trasporti.

Il ministro del tesoro è autorizzato ad introdurre nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici le variazioni necessarie per l'esecuzione della presente legge.

(Approvato).

ALLEGATO.

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA.

Visti gli articoli 3 e 4 del Nostro decreto 11 marzo 1920, n. 270;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'articolo 3 del Nostro decreto 11 marzo 1920, numero 270, è così modificato:

« Il diritto supplementare, di cui all'art. 7 del decreto luogotenenziale 15 maggio 1919, numero 775, è aumentato:

« a) pei biglietti d'abbonamento del 100 per cento del prezzo degli abbonamenti stessi; la misura dell'aumento sarà, però, del 180 per cento per i biglietti d'abbonamento validi per più di una linea urbana e del 160 per cento per quelli validi per una sola linea non eccedente i dieci chilometri;

« b) per i biglietti (riscontri, tagliandi, contromarche, ecc.) per una sola corsa semplice o di andata e ritorno e per i biglietti (scontrini di spedizione, contromarche, riscontri, ecc.) per il trasporto di bagagli, cani e biciclette, non esclusi i biglietti e simili distribuiti nelle corse popolari, operaie ed altre analoghe:

1° di lire 0.20 per i biglietti e simili di prezzo non superiore a lire 0.25;

2° di lire 0.40 per i biglietti e simili il cui prezzo sia compreso fra centesimi 30 e 50 inclusi;

3° di lire 0.60 per i biglietti e simili il cui prezzo sia compreso fra centesimi 55 e 75 inclusi;

4° di lire 0.80 per biglietti e simili il cui prezzo sia compreso fra centesimi 80 e 1 lira inclusi;

5° e così di seguito in ragione di centesimi 20 per ogni 25 centesimi o frazione di centesimi 25 di prezzo del biglietto.

E in facoltà del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici di ridurre, quando lo esigano le speciali condizioni delle singole reti, nella misura massima del 50 per cento, gli aumenti di cui sopra per i biglietti e simili distribuiti sulle linee prettamente urbane e nelle corse discendenti dalle funicolari, in città aventi popolazione inferiore a 100,000 abitanti, semprechè si tratti di biglietti il cui prezzo non sia superiore a 25 centesimi.

Una ulteriore quota di centesimi 20 è inoltre dovuta per ogni biglietto e simili distribuiti nelle corse iniziatisi dalle ore 22 alle ore 5 del giorno successivo, ed anche, mediante rilascio di apposito biglietto, per ogni utilizzazione sulle corse stesso di biglietti di abbonamento, biglietti a serie, scontrini di ritorno e simili.

Agli effetti delle disposizioni di cui al presente articolo, per prezzo dei biglietti e simili si intende quello al netto delle tasse erariali e di bollo, nonchè del diritto supplementare di cui all'art. 7 del decreto luogotenenziale 15 maggio 1919, n. 775.

È fatto obbligo agli esercenti di applicare gli aumenti di cui al presente articolo dal decimo giorno da quello della pubblicazione di questo decreto nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e di versare all'erario l'importo degli aumenti stessi, ancorchè non applicati o tardivamente applicati.

Art. 2.

All'art. 4 del Nostro decreto 11 marzo 1920, n. 270, è sostituito il seguente:

« L'art. 8 del decreto luogotenenziale 15 maggio 1919, n. 775 è abrogato.

« Al diritto supplementare di cui all'art. 7 del predetto decreto con gli aumenti di cui al precedente articolo, sono applicabili tutte le disposizioni relative alla tassa erariale sui trasporti in ferrovia; salvo che, in caso di omessa o ritardata denuncia da parte degli esercenti o concessionari, è dovuta una sopratassa pari al 10 per cento della corrispondente quota di diritto supplementare.

« Per l'omesso o ritardato pagamento delle quote di diritto supplementare si applica una sopratassa eguale al 6 per cento delle quote stesse.

« I proventi del diritto supplementare sono esclusivamente devoluti allo Stato o versati all'apposito capitolo del bilancio dell'entrata ».

Art. 3.

Con decreto del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro saranno introdotte nello stato di previsione dell'entrata le variazioni necessarie per l'esecuzione di questo decreto che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Rossore, addì 29 ottobre 1920.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
PEANO
MEDA.

V. — Il Guardasigilli
FERA.

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole senatore Diena a recarsi alla tribuna per la presentazione di una relazione.

DIENA. A nome della Commissione permanente di finanze ho l'onore di presentare al Senato la relazione della Commissione stessa sul seguente disegno di legge: « Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello Stato di previsione della spesa nel Ministero per le terre liberate per l'esercizio finanziario 1920-21 ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Diena della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Discussione del disegno di legge: « Per la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico (N. 204-A). »

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Per la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico ».

Chiedo all'onorevole sottosegretario per le belle arti se accetta il progetto modificato dall'Ufficio centrale.

ROSADI, *sottosegretario per le antichità e le belle arti*. Accetto.

Prego il senatore segretario onorevole Biscaretti di dar lettura del disegno di legge modificato dall'Ufficio centrale.

BISCARETTI, *segretario legge*:

(V. Stampato N. 204).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Mengarini.

MENGARINI. Onorevoli Colleghi, la bella relazione dell'Ufficio centrale sul disegno di legge per la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico, relazione dovuta alla dotta penna del collega senatore Mazzoni, tratta assai diffusamente e con evidente simpatia, della questione di creare Parchi nazionali in Italia.

Tuttavia l'Ufficio centrale ha creduto, pur rammaricandosene, di non poter fare che una raccomandazione ai ministri competenti perchè non tardino a presentare apposito progetto di legge. L'Ufficio centrale è stato sordo alla richiesta che da anni fanno di una tale istituzione i più eminenti naturalisti d'Italia, tutti gli Enti che si occupano di educazione fisica e tutti quelli che si occupano di far conoscere le bel-

lezze d'Italia, come il Club Alpino italiano, il Touring Club, la benemerita Società « Pro Montibus » e l'Ente Turistico Nazionale. Esordo fu anche il Governo che da anni viene vivamente interessato e da scienziati e da Enti e da eminenti parlamentari ad occuparsi di questa grave questione. Dico grave questione, onorevoli colleghi, perchè la distruzione di quanto vi è di più bello e di più sacro nel patrimonio delle bellezze italiane procede con un crescendo vertiginoso e, quando la bellezza è stata distrutta, non si può più ricostituire nè con provvedimenti di legge, nè con multe, nè con altro!

L'agitazione, che da anni si va facendo per creare Parchi nazionali in Italia, mira a prevenire i danni, le rovine, lo scempio che si fa giornalmente delle nostre bellezze e vuole che venga esercitata un'azione conservatrice, una azione preventiva cui non provvede la legge ora in discussione avanti al Senato.

Due eminenti parlamentari, l'onorevole Miliani, benemerito presidente della « Pro Montibus » e l'onorevole Cermenati, l'apostolo dell'alpinismo, esaminarono da gran tempo il problema della creazione dei Parchi nazionali, fecero studi, ricerche, lavori catastali, ottennero la nomina di commissioni ministeriali, presentarono proposte concrete. Disgraziatamente i loro sforzi urtarono contro questioni di bilancio. Ma oggi, onorevoli colleghi, credo che si possa addivenire alla creazione dei Parchi nazionali senza chiedere sussidio alcuno allo Stato nè di danari nè di personale, senza creare cioè nuovi enti burocratici e senza imporre sacrifici finanziari all'erario.

Abbiamo un esempio adatto al caso di cui vado discorrendo; non si ha che a seguirlo. L'esempio ce lo danno le disposizioni di legge 12 ottobre 1919 con le quali è stato creato l'Ente nazionale per l'incremento delle industrie turistiche.

Questo Ente, di cui è presidente il nostro collega senatore Rava, ora sindaco di Roma, ed alla cui testa è un funzionario di altissimo valore, il comm. Oro, che da anni si occupa di tali questioni, ha dato già prova di saper fare molto bene, e molto di più promette per l'avvenire delle industrie turistiche. Come alle industrie turistiche è legato lo sviluppo di tante altre industrie, così ai Parchi nazio-

nali è legata la conservazione della nostra flora e della nostra fauna, è legata la prosperità di tante popolazioni che ora vivono miseramente, è legato un alto senso educativo delle nostre popolazioni, della nostra gioventù.

Ebbene, l'Ente Turistico Nazionale, vive con una modesta tassa di bollo di 10 centesimi per ogni 50 lire applicata sopra le ricevute degli alberghi: voi tutti, onorevoli Colleghi, l'avete certo pagata più volte, senza rammaricarvene o senza accorgervene.

Ora, a simiglianza di quanto così opportunamente si è fatto per l'Ente Turistico, io credo, ed in ciò sono suffragato anche dal parere di colleghi tanto più autorevoli di me, che altrettanto potrebbe farsi per la creazione dei Parchi nazionali.

Io darò il mio voto favorevole alla legge ora in discussione, lo darò con coscienza, perchè, sebbene trattisi di una legge di pura repressione che, come ho detto, non fa, in materia di bellezze naturali, che applicare una multa a chi ha distrutto, pure può giovare, perchè anche la multa meschina da trecento a mille lire che la legge commina può servire, in qualche caso, ad impedire un danno.

Mi torna alla mente un fatto di cronaca che voglio qui rammentare: Qualche anno fa un giornale della sera di Roma narrò come i due superbi pini, che si trovano sulla destra di chi proceda per la via Appia nuova al secondo o al terzo chilometro, due superbi pini che, sullo sfondo della campagna romana, colla linea degli acquedotti che si proietta sui Colli laziali, formano un superbo panorama riprodotto le mille volte da tanti artisti, erano stati abbattuti. Si trattava proprio di uno di quei punti che dovrebbero esser protetti dalla attuale legge la quale ha un comma che dice per lo appunto: « sono protette altresì le bellezze panoramiche ».

Orbene alle prime ore del mattino successivo alla comparsa della notizia sul giornale romano, senza nessun previo accordo, si trovarono sulla Appia nuova, nel punto indicato, il Sovrintendente ai Monumenti di Roma, il Sindaco, delegati del Ministero della Istruzione e delle associazioni artistiche... Questa folla di funzionari di artisti e di amatori, mentresì disponeva a versare lacrime di dolore sulla sorte dei miseri pini, ebbe a versare lacrime di gioia perchè i pini erano tuttora in piedi! Ed in piedi sono ancora

oggi. Ma io mi domando se, dopo promulgata la legge che è oggi innanzi al Senato, piacesse al proprietario dei pini di abatterli, darebbe codesta legge modo di impedirlo? No, onorevoli colleghi, la legge commina una multa a chi abbia consumato il danno di cosa dichiarata intangibile. Ma chi volesse abbattere i pini anche se avesse avuto la notifica, di cui la legge parla, della loro intangibilità, pagherebbe ben volentieri la multa poichè il valore della legna che ne ricaverebbe lo compenserebbe a dovizia!

Ma, si obietterà: è assurdo pretendere che la Direzione Generale delle Belle Arti possa mettere una guardia ad ogni pino, in ogni punto ove non debbasi abbattere o demolire qualche cosa. No certo. La legge dice che « sarà redatto un elenco degli immobili la cui bellezza va conservata »; e che « saranno protette altresì le bellezze panoramiche » e che « sarà presa iscrizione ipotecaria per quanto riguarda la loro conservazione a carico del proprietario e ne verrà data a lui partecipazione ». Orbene la Direzione Generale delle Belle arti non si occuperà evidentemente che dei monumenti e delle opere d'arte; si lasci, dunque, che, ove la detta Direzione generale non può giungere, giungano Enti creati a questo preciso scopo, Enti che nel loro seno comprendano giovani energie: artisti, alpinisti, turisti che frugano i più repositi angoli d'Italia, che conoscono, ammirano, amano le nostre naturali bellezze e che potranno segnalarle al competente ufficio, in modo che questo provveda a prendervi iscrizione ipotecaria e a darne notifica ai proprietari.

Ma v'ha di più. La legge ora in discussione non si preoccupa che delle bellezze naturali e delle bellezze panoramiche e le dichiara protette; non si occupa, nè può occuparsi, di proteggere la nostra bella e rara fauna.

Gli orsi, di cui ancora pochi esemplari esistono in Opi, presso Pescasseroli, in Abruzzo; gli stambecchi del Gran Paradiso, i camosci, i daini, i cervi, le martore sono ormai specie votate alla distruzione.

È ben vero che gli animali rari non possono dirsi essere una bellezza da proteggere, nello stretto senso della legge. Ma è altresì vero che se si istituissero i Parchi nazionali non sarebbero protette solo le bellezze panoramiche, ma anche la flora e la fauna nei luoghi più merite-

voli di protezione e si avrebbe per l'appunto l'Ente che avrebbe il compito preciso di segnalare al competente ufficio quello che in tutta Italia deve essere elencato per la protezione.

È evidente che la legge è incompleta; io, tuttavia, la voterò perché è meglio questo che nulla; ma è evidente che sarebbe stato opportuno di completare tante manchevolezze, di aggiungere alla parte repressiva, che io vorrei fosse ancora inacerbita, una parte preventiva.

Lo ripeto ancora una volta, quando il bello è distrutto non c'è multa, non c'è prigione, non ci sono tratti di corda che valgano a rimediare al danno!

Mi permetta il Senato di indicare come l'Ente dei Parchi nazionali potrebbe risolvere in modo completo e senza alcun onere né finanziario né burocratico per l'erario, il problema di salvare le bellezze naturali d'Italia, la nostra flora, la nostra fauna.

È certo un gran dolore per chiunque ami le montagne nostre, per ogni artista che ami il nostro paesaggio, per chiunque ha animo gentile, vedere ogni giorno la sistematica distruzione di tante e tante bellezze, distruzione dovuta talvolta ad ignoranza, talvolta a malvagità, talvolta a speculazione, talvolta anche al bisogno della povera gente. Ma il bisogno che porta la povera gente a tagliare l'ultimo albero non trova che momentaneo sollievo da quel pò di legna che si ricava, perché quando l'ultimo albero è abbattuto non restà più legna per riscaldarsi, e così pure quando non v'è più selvaggina da uccidere, non v'è più caccia da mangiare!

I Parchi nazionali, dovunque furono istituiti, hanno dati frutti mirabili, hanno rimesso in valore zone brulle e deserte, delle zone dove nulla più cresceva, hanno fatto rinascere, risorgere boschi meravigliosi, li hanno ripopolati di una fauna ricca ed abbondante. La caccia ed il legnatico sottoposti a severe leggi hanno reso ricche e prospere quelle popolazioni che prima languivano nella miseria e nel freddo.

La prima idea della creazione dei Parchi nazionali è sorta negli Stati Uniti d'America. Nel 1872, appena alcuni naturalisti americani ebbero fatto presente al Governo che nella regione vulcanica dei *geisers* presso al fiume Yellowstone esistevano grandi bellezze naturali, una flora e una fauna ricchissima che conve-

niva conservare, il governo degli Stati Uniti d'America presentò al Congresso una legge che stabiliva la creazione di un Parco nazionale, con riserva assoluta di caccia e legnatico destinando quel luogo alla ammirazione del popolo.

Questo Parco è oggi un rettangolo che misura cento chilometri su di un lato per ottanta dell'altro.

Dopo pochi anni questa zona assurse a tale meravigliosa bellezza nella vegetazione da divenire quasi una foresta vergine. Si trova in una zona caldo-umida assai adatta allo sviluppo di esuberante vegetazione. La selvaggina crebbe in tale quantità che si dovettero prendere dei provvedimenti per impedire gli eccessi della propagazione.

Gli americani e gli stranieri accorsero a migliaia a visitare questo luogo, che fu chiamato la « Regione delle meraviglie ». Ed il governo americano si affrettò a creare altri Parchi nazionali tra cui celebre è quello chiamato « Mac Kinley national Park » pure straordinariamente bello.

In America esistono ora diciassette Parchi nazionali. Nella relazione al Congresso il governo americano nel chiedere i fondi, perché questi parchi in America sono retti con dotazioni governative, diceva: è stata saggia previdenza governativa consacrare quella zona a beneficio della scienza ed a godimento del popolo ».

E dopo gli Stati Uniti abbiamo avuto in Germania la creazione di quattro Parchi nazionali; ne abbiamo uno in Svizzera, nell'Engadina, e uno nella Spagna, nei Pirenei, meravigliosamente bello. Come ho detto, quello degli Stati Uniti di America e quello della Svizzera sono gestiti direttamente dal Governo, gli altri da amministrazioni private.

In Italia, purtroppo nulla, assolutamente nulla abbiamo, sebbene da anni si stia chiedendo qualche provvedimento al riguardo. Noi avevamo, non abbiamo ora più, due grandi riserve di caccia. La riserva di caccia del Re Vittorio Emanuele al Gran Paradiso, fra Valle dell'Orco, Val di Cogne e Valsavaranche, riserva che ha permesso allo stambecco di esistere ancora in Italia: e di questa vi dirà, con maggior competenza, il collega senatore Frola.

Avviamo una grande e splendida riserva di

caccia nella Marsica, nell'Appennino centrale. Gli abruzzesi, invero forti e gentili, come questo fatto prova, vollero fare un dono che può dirsi regale a Vittorio Emanuele e, nel 1860, generosamente regalarono a lui una splendida riserva di caccia che ha la superficie di 1730 chilometri quadrati, nella zona più bella dell'Abruzzo, sul grande altipiano che si appoggia alle nostre più belle montagne appenniniche, alla Maiella, al Velino, al Viglio ed al monte Meta. In questa riserva vive l'orso bruno, rara specie dell'Appennino, vive il camoscio, vivono i daini, i caprioli, vivevano i cervi. Dico vivevano perchè in Valle Longa molti ve ne erano ma oggi più non esistono. Nel 1910, dopo 50 anni di gestione da parte della Real Casa, la riserva fu abbandonata e gli animali vennero accanitamente perseguitati. Dei cervi non ve ne è più traccia; gli orsi sono ridotti a 10 o 15 esemplari.

Il professor Pirotta, l'illustre botanico della Università di Roma, fu il primo ad elevare un grido d'allarme contro la fatale distruzione delle piante e degli animali nella abbandonata riserva. Si ottenne, nel 1913, una legge che proibiva la caccia al camoscio, ed a questa si deve se in Abruzzo trovasi ancora il camoscio dell'Appennino, specie rara che non vive che in quei luoghi.

Onorevoli colleghi, noi non chiediamo al Governo di agire direttamente, chiediamo che esso dia ad Enti, che offrano tutte le garanzie di ben fare, i poteri necessari ad impedire la distruzione delle piante e delle specie, nei luoghi ove la flora, la fauna ed il paesaggio debbono essere protetti.

Pertanto l'istituzione di Parchi nazionali in Italia, è stata chiesta anche in altre in località tutte degne di protezione. Per esempio in Sardegna sul Gennargentu per proteggere il mufone, che è quasi completamente sparito; ormai questo interessante animale si trova quasi solamente nell'isola di Monte Cristo ove ha prosperato, perchè ve ne portò alcune coppie l'attuale nostro Re. È stata chiesta una riserva di caccia nella Sila, un'altra nella Maremma, una a San Pellegrino.

È una vasta materia che va diligentemente esaminata, che va studiata in tutti i dettagli. All'uopo ben volentieri presteranno la loro opera gli Enti sportivi esistenti in Italia, il Club alpino, il Touring club, l'Ente turistico

nazionale in unione colla Federazione *Pro montibus*, sotto la guida dei Ministeri competenti.

Quanto riguarda il progettato Parco nazionale del Gran Paradiso dirà il collega senatore Frola. Per quello di Abruzzo posso dire che gli studi sono molto innanzi. Il nostro programma è oggi alquanto ridotto. Noi non chiediamo di ripristinare intera la riserva di caccia, ma vogliamo riservare una zona di circa 1600 Km. quadrati; dico di riservare, perchè ivi sarebbero ammesse la caccia, la pesca ed il legnatico sotto determinate norme, ivi sorgerebbero alberghi, sanatori, campi per skiatori, per pattinaggio, luoghi di ritrovo per la gioventù che ama gli esercizi fisici. Tutto questo darebbe vita a quella zona, condurrebbe ivi visitatori, villeggianti, turisti.

Oltre alla grande riserva che, come ho detto, abbraccerebbe 1600 chilometri quadrati, si creerebbe un piccolo Parco, in un primo momento limitato a 164 chilometri quadrati, in una zona che ha centro in Opi e che non raccoglie se non mille e cento abitanti. In questa zona sarebbe assolutamente vietata la pesca, la caccia, il legnatico. Opi dista dalle stazioni ferroviarie di Alfedena e di Sora una trentina di chilometri, sicchè con un'automobile postale si potrà, in circa un'ora, da una stazione ferroviaria essere trasportati in un centro di impareggiabile bellezza, e di suggestione per gli artisti. Il Parco abbraccerebbe Pescasseroli, il piccolo e grazioso paesello, perduto fra i monti, che non conta se non tremila abitanti, ma che ha il vanto di aver dato i natali al grande filosofo Benedetto Croce, ad un grande matematico il prof. Di Pirro, ad un valente ingegnere, l'onor. Sipari. Oggi avrebbe un nuovo vanto, quello di divenire uno dei più bei luoghi d'Italia ove tutti accorreranno per godere le bellezze non più in rovina ma in tutto lo splendore di cui la natura volle fargli dono!

Per l'organizzazione e per la questione finanziaria dei Parchi nazionali il Governo non deve avere preoccupazioni. Si potrebbe affidarla all'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, il quale potrebbe, ove ne avesse i poteri, fare lo studio delle provvidenze tecniche e finanziarie per lo sfruttamento turistico delle zone e per la conservazione delle piante e degli animali.

A tali studi ed a tali organizzazioni l'Ente

turistico, che ha già dato ottima prova della sua efficienza, dovrebbe provvedere di accordo cogli altri Enti nazionali e sotto la vigilanza dei Ministeri interessati.

Per dare un'idea dei danni che possono sovravvenire se non si salvaguardino in tempo le bellezze naturali, citerò un recente fatto. Le famose grotte carsiche nella Venezia Giulia, cui accedevano annualmente da quaranta a cinquanta mila visitatori, sono rimaste esposte ai furti, alle manomissioni e alle devastazioni delle stalattiti, delle stalagmiti, dei cristalli, sicchè l'amministrazione italiana ha dovuto far murare le bocche delle grotte, salvo di quelle due di cui l'amministrazione austriaca avea affidato la gestione a privati e che sono ora chiuse.

L'amministrazione di queste grotte si reggeva coi propri mezzi e le eccedenze si impiegavano in migliorie ed in facilitazioni per i visitatori. Per le altre grotte, tutte della più grande importanza, abbandonate alla malversazione, tanto che, come ho detto, l'autorità italiana ha dovuto, con rimedio radicale, farne murare le bocche, potrebbe forse giovare la legge ora proposta? No, a nulla gioverebbe perchè non dà mezzi preventivi, non dispone di una qualsiasi somma da poter spendere per la sorveglianza, non permette di poterle togliere al demanio od ai negligenti proprietari, e di affidarne la custodia a terzi.

Concludendo, ripeto che voterò la legge facendo la raccomandazione che il ministro dell'istruzione pubblica d'accordo con quello di agricoltura, uditi gli Enti che si interessano dell'educazione fisica, del turismo e della conservazione delle bellezze d'Italia, presenti sollecitamente una legge che completi l'attuale nelle sue manchevolezze ed assicuri all'Italia la conservazione dei suoi naturali tesori, della sua flora e della sua Fauna. (*Applausi. Molti senatori vanno a congratularsi coll'oratore.*)

FROLA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FROLA. Prendendo la parola su questo progetto di legge che eleva un momento lo spirito alle bellezze del nostro paese ed alle sue tradizioni storiche e ci distoglie dalle solite conversioni in legge o da altri provvedimenti meno simpatici, non creda il Senato che io ripeta ciò che così bene disse il collega Menga-

rini, oppure che io mi diffonda in molte osservazioni.

Dovrò riferirmi a quanto, in parte ha detto il collega Mengarini perchè ho il dovere di dire una parola sull'ordine del giorno da me presentato fin da due o tre giorni fa, relativamente appunto ai Parchi nazionali. Ma, innanzi tutto mi sia concesso di dire che il Senato si trova di fronte a due relazioni: una del Governo l'altra dell'Ufficio centrale che contengono concetti elevati e considerazioni pregevoli sul nostro paese.

Di fronte a queste due relazioni che spiegano gli scopi del disegno di legge, ne caratterizzano tutta la natura e ne dimostrano tutto il fondamento, nulla debbo aggiungere sull'opportunità del disegno di legge stesso che approvo pienamente meritando esso tutto il nostro plauso.

La tutela delle nostre bellezze naturali di cui l'Italia è tanto ricca, e delle nostre ragioni storiche, è annunciata a chiare e giuste parole nella relazione ministeriale, quando dice che essa costituisce la fisionomia, la caratteristica, la singolarità, per cui una nazione si differenzia dall'altra, nell'aspetto delle sue città, nelle linee del suo suolo, nelle sue curiosità geologiche; e da alcuni si aggiunge (dai Tedeschi stessi e dagli Inglesi) negli usi, nelle tradizioni, nei ricordi storici, letterari, leggendari, in tutto ciò insomma, che plasma l'anima della razza, o meglio ha influito o maggiormente influisce allo sviluppo dell'anima nazionale.

Quindi nessuna questione sul fondamento delle norme e disposizioni di questa legge, perchè se la bellezza naturale esiste può essere alterata o danneggiata per quanto qui, mi si consenta di citare le parole della relazione, l'Italia che Dante chiamò giardino e impero ha tali e tante bellezze naturali dalla cerchia delle Alpi alla duplice costa della penisola e a quelle delle isole, che nessuno mai potrà né tutte distruggerle con gli effetti di un'inconsciente barbarie né tutte salvarle con gli effetti di una coscienza civiltà.

Quindi non aggiungerò nulla al riguardo perchè guasterei tutto quanto così magnificamente e solennemente fu proclamato tanto nella relazione del Governo quanto nella relazione dell'Ufficio centrale.

Piuttosto, come dissi in principio, ho il do-

vere di dire una parola sull'ordine del giorno che unitamente ai colleghi De Amicis e Rattone ho presentato da qualche giorno alla Presidenza.

Il nostro ordine del giorno si riferisce ai parchi nazionali, perchè riteniamo che nell'occasione di questo disegno di legge si debba pure, se non risolvere, affermare maggiormente la necessità di questi Parchi nazionali, si debba non limitarci ad una raccomandazione, come ha fatto l'Ufficio centrale, che son certo non sarà sordo come disse l'onorevole Mengarini, ma vorrà accettare il nostro ordine del giorno che penso sarà pure accettato dal Governo, nel quale ordine del giorno, si afferma che « il Senato è convinto dell'opportunità di regolare pure la materia dei Parchi nazionali », questo ordine del giorno non vincola in modo speciale il Governo, non lo vincola ad alcuna spesa, ove fosse accettato, perchè sarà il Governo giudice del modo di presentare questo provvedimento che noi invochiamo.

Quindi noi confidiamo che tanto l'Ufficio centrale quanto il Governo vorranno accettarlo.

L'Ufficio centrale fra i Parchi nazionali ha accennato al Gran Paradiso e sopra questo argomento debbo ricordare che fu la provincia di Torino la quale ebbe ad esprimere il voto che il parco del Gran Paradiso, fosse dichiarato nazionale.

« Su di che corsero trattative fra la provincia stessa ed il Governo », e l'ufficio centrale non poteva a meno che riconoscere la necessità di questo parco, con altri pure accennati nella relazione, facendo una raccomandazione perchè non si tardasse a presentare al proposito un disegno di legge sui Parchi nazionali, inteso a costituirne, là dove meglio convenga, (ad esempio, oltre che ne' due luoghi suddetti, nell'Adamello e nel Cimon della Pala, già indicati nella pubblica stampa); e a costituirli in modo che non gravino sull'erario ma anzi possano dapprima bastare almeno a sè stessi, e in processo di tempo rendere qualcosa in vantaggio specialmente del bilancio dei Ministeri più direttamente interessati alla cosa.

Orbene il Senato sa quale monte sia il Gran Paradiso, che si erge maestoso e superbo sovrano nella catena principale delle Alpi Graie; sa a qual panorama si assista dalla sua cima, quale terreno vi sia attorno, da quali foreste

sia circondato questo monte elevantesi a 4 mila metri e più di altezza, e così facile ad un tempo a salire, e da cui si gode un panorama esteso e magnifico: inoltre è il maggior gruppo alpino le cui acque si versano tutte in terre italiane. In sostanza il Gran Paradiso comprende tutte quelle caratteristiche che nella legge si accennano perchè possa giustamente aspirare ad essere conservato come bellezza naturale non solo, ma essere dichiarato Parco nazionale. Ma altre considerazioni vi sono pure a fare perchè il parco del Gran Paradiso sia mantenuto.

È noto, e fu già di volo accennato dal collega Mengarini, che sul gran masso alpestre conosciuto sotto il nome del Gran Paradiso vive tra luoghi impraticabili, su ghiacci eterni la capra ibex, lo stambecco, il re degli animali di montagna che una volta trovavasi sparso su tutti i grandi massicci centrali d'Europa e ora si è ritirato unicamente sulle alte catene di monti che serrano le valli di Cogne, Savaranche, Grisanche ed altre. Questo esemplare è unico lassù in quelle montagne e in quelle valli, e bisogna conservarlo: ed ove non basti all'invidiabile rarità di fauna si aggiunge sul Gran Paradiso una ricchezza veramente singolare di flora.

Ma, o signori, un'altra considerazione che tutte sorpassa vi esiste, ed è una considerazione cara all'animo di ogni italiano: quei luoghi ricordano la figura simpatica di Vittorio Emanuele II: là il suo nome è inciso nelle rocce e sui ghiacciai eterni. Là non si ricorda solo il Re cacciatore, ma si ricorda il Gran Re. Quei montanari, quei valligiani, tutti rammentano la sua figura, la sua arguzia, la sua familiarità, la sua nobile anima verso quei valdostani e verso gli abitanti dei monti, i quali l'idolatravano.

Quindi sorga, o signori senatori, il parco nazionale intitolato al suo grande nome, il Parco nazionale Vittorio Emanuele II e questo parco sia anche non ultimo tributo al gran Re, al Padre della Patria. (*Approvazioni vivissime, applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Niccolini.

NICCOLINI EUGENIO. Con molto piacere ho letto la relazione dell'Ufficio centrale su questo progetto di legge: relazione che espongono mirabilmente quanto io ho sempre pensato e

ho detto molte volte, ma che non avrei potuto esporre altrettanto bene.

Bisogna convenire che il nostro Paese rispetto alle bellezze naturali attraversa in questo momento un periodo di barbarie, come l'attraversarono prima le belle arti, quando si dava di bianco agli affreschi e si mettevano in soffitta le tele dei nostri più grandi artisti, per sostituirle con della fiorita carta di Francia.

Ora nessuno di noi, che ammiri il paesaggio del nostro bel paese, non può essere tornato a casa, e molto frequentemente purtroppo, senza avere l'animo rattristato per aver visto quante bellezze siano state distrutte, che prima egli aveva ammirato. Questo periodo durava già da molto tempo quando sopravvenne la guerra, che inacerbì la piaga. Commissioni, quasi tutte costituite da persone incompetenti, tronfie d'improvvisata autorità, consigliate e guidate da avidi speculatori che facevano i loro interessi, non fecero altro che distruggere, non solo senza alcun rispetto ai principi più elementari di estetica, ma anche senza alcun criterio di silvicoltura.

Tutti ricordiamo come poco mancò non si distruggesse la foresta dell'Alvernia, piccola per estensione, ma importantissima per la sua bellezza e per la sua storia; bellezza e storia che avrebbero potuto garantire la sua incolumità da qualunque insidia.

Qualche anno prima della guerra in quel di Grosseto la punta dei monti dell'Uccellina dalla quale si gode uno spettacolo meraviglioso dell'Arcipelago Toscano e della Maremma Grossetana e Senese, era inghirlandata di elci secolari, che la tradizione diceva appartenessero ai monaci benedettini, che avevano lì presso un'abbazia sulle pendici boschive che scendono al mare. Le rovine di quest'abbazia, fino a vent'anni fa ben conservate, caddero a pezzi.

In questi ultimi anni rovinò la metà di una torre, l'abside della chiesa, e ad una ad una sparirono le colonnette di marmo che reggevano gli archi delle magnifiche finestre bifore.

Ebbene nessuno se ne occupò, mentre invece si dichiaravano monumenti nazionali delle torri di origine spagnola, che si trovano lungo il nostro litorale, e che, se hanno poco valore storico, ne hanno anche meno artistico.

Ebbene, quegli elci che avevano resistito a tanti tagli da cui erano stati minacciati, cad-

dero in gran parte sotto l'accetta. Io supplicai per la loro conservazione ed ottenni che una parte di essi non fosse atterrata, ma ormai sono caduti anche quelli, come caddero gli elci e gli olmi che stavano ai piedi delle alte rocce, che circondavano in ampio semicerchio la pineta. Era un posto meraviglioso, davanti al quale rimanevano attonite anche le persone che meno subiscono il fascino di simili bellezze! Tutto questo è sparito e senza una ragione plausibile, perchè di questi alberi si è fatto carbone, che si dovette trasportare a soma a dodici o quattordici chilometri di distanza.

Ciò purtroppo si è fatto un po' dappertutto. Ora, si capisce bene, c'è da considerare anche questo: che la bellezza di un paesaggio qualsiasi non viene sempre da una ristretta parte di esso; è l'ambiente che costituisce la bellezza; se si salva una fonte o una piscina, non si conserva niente: ci vuole il Parco nazionale. Esso, come indubbiamente avrete sentito dai miei predecessori, non sarà causa di gravi sacrifici all'erario e potrà conservare anche la fauna locale, che va a perdersi di certo, se non si provvede.

Il camoscio dell'Abruzzo, che non ha nulla a che fare col camoscio delle Alpi, sarà distrutto, saranno distrutti gli stambecchi, sarà distrutto il mufone e il cervo, che ancora è nell'Appennino centrale, in grazia della riservata foresta Casentinese, che ora è passata al demanio dello Stato.

Io credo dunque fermamente che se i Parchi nazionali saranno costituiti, se il demanio forestale, che dovrà aumentare, sarà, come dovrebbe essere, una zona di ripopolamento e si arriverà una volta ancora a far rispettare la legge, anche senza far nuove leggi sulla caccia, perchè avrebbero probabilmente il medesimo risultato di quella che c'è ora (se non si rispetta questa, non so perchè se ne rispetterà un'altra), la selvaggina stanziale che ha tanta importanza, anche economica, si potrà conservare, mentre ora va assolutamente a distruggersi, perchè non c'è nessuna regola, nessun freno, nè di tempo, nè di luogo.

Per tutte queste ragioni io ho sottoscritto l'ordine del giorno e ritengo che i Parchi nazionali potranno risolvere il problema della selvaggina in Italia. In ogni modo raccomando al Governo che questo provvedimento, che

potrà soddisfare il nostro desiderio, sia preso sollecitamente, perchè altrimenti avverrà, come ho veduto avvenire tante volte nella mia vita pubblica, che si chiuderà la stalla quando sono scappati i buoi! (*Vicissime approvazioni*).

FILOMUSI GUELF. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILOMUSI GUELF. Signori senatori, questa è la quarta volta che io ho l'onore di parlare in Senato per la tutela delle Belle Arti. Già nel 1911, a proposito della discussione del bilancio, io discussi specialmente della necessità che si facessero cataloghi completi degli immobili, che avessero carattere artistico o storico.

Poi, nel 1912, incidentalmente accennai anche alla tutela dei paesaggi, delle ville, dei boschi, e rilevai come fosse necessario che tutte le bellezze artistiche del nostro paese avessero una tutela efficace. E rilevai ancora, che, secondo l'antico detto (Platone), è sempre vero che il bello è identico al buono. L'educazione artistica non soltanto degli uomini eletti di cultura, ma anche del popolo, serve a costituire e migliorare il carattere nazionale. Quindi io concludevo dicendo, che, per avere un popolo vigoroso, occorre che esso sia anche educato intellettualmente ed esteticamente nelle belle arti. Questa affermazione, che era anche allora nella coscienza comune, ha avuta oggi una riprova.

Noi abbiamo anche oggi nelle due relazioni, tanto in quella del Ministero quanto in quella dell'Ufficio centrale, formulati ed indicati i fini nobilissimi della legge ed io ora non starò a ripeterne le parole. Voglio soltanto notare due punti: uno è che con questo disegno di legge si viene ad attuare un'idea antica che io ho anche sostenuta nel mio lungo periodo di insegnamento di oltre 40 anni nella Università di Roma, prima come professore di filosofia del diritto poi come professore di diritto civile, di costituire cioè un catasto artistico nazionale. Si diceva che questo catasto non si poteva attuare perchè non c'era in molte provincie nemmeno il catasto ordinario. Ora io con piacere ho visto che l'attuale disegno di legge dispone che il Ministero della Pubblica Istruzione ha facoltà di procedere in via amministrativa alla notifica della dichiarazione del notevole interesse pubblico ai proprietari e possessori o

detentori a qualsiasi titolo degli immobili suddetti, e che la dichiarazione sia scritta nei registri catastali, e trascritta nei registri delle conservazioni delle ipoteche. Così anche le bellezze naturali, figureranno in questo registro catastale, e si formerà a poco a poco quello che io da tanti anni sostengo col nome di demanio storico nazionale, demanio storico artistico e monumentale ed ora anche panoramico.

E passando alla seconda parte, vale a dire al modo dell'educazione artistica popolare, dirò che io ho l'onore di far parte dell'«Associazione Centrale (presieduta dal Venturi) per la diffusione dell'insegnamento artistico nazionale», e ho anche l'onore di essere Presidente dell'Associazione Regionale Abruzzese Chietina. Questa Associazione si è costituita con uno statuto che le propone obiettivi pratici, cioè non soltanto di pubblicare libri popolari, ma di illustrare specialmente i monumenti, e di fare un catalogo non soltanto delle chiese monumentali, ma anche di quelle dei piccoli paesi e delle bellezze artistiche appartenenti ai privati.

Vi sono in piccoli paesi rurali chiese che hanno un vero valore artistico, anzi alcune di esse ormai quasi cadenti, tra queste (S. Maria delle Grazie di Tocco-Casauria), hanno un valore per lo studio dell'arte delle altre regioni in relazione con l'arte abruzzese, perchè tutti sanno che l'Abruzzo ha avuto un'arte alimentata specialmente dalla scuola bizantina, e che la rinascenza è venuta tardi in Abruzzo. Solo più tardi, e specialmente per l'emigrazione, si è risentita l'influenza dell'arte delle altre regioni. Si ha notizia di artisti abruzzesi che a Firenze e a Roma hanno largamente contribuito ai lavori pubblici di queste città, come Niccolò da Guardiagrele, cesellatore pittore e scultore, che collaborò col Gherrardi nella prima porta del Battistero (1).

Ora tutto questo ha un interesse che riguarda non soltanto gli uomini dotti, ma può entrare anche nella coscienza popolare. Per far questo bisogna fare conferenze ed illustrare i singoli monumenti.

(1) In Firenze, nella Galleria degli Uffizi, vi è una Madonna in pittura e nel Museo nazionale della stessa città una scultura, l'Annunciazione, di Nicola da Guardiagrele. L'Annunciazione proviene dall'ex convento dei Domenicani in Tocco-Casauria.

Nel periodo della guerra tutto questo lavoro si è interrotto, ma ora speriamo, anche con l'aiuto del Ministero, e specialmente del ministro attuale, il quale è di sangue abruzzese, e nella sua relazione si è mostrato animato da intenti tanto elevati, di poter riprendere questa utile opera.

Essendo l'ora tarda, non voglio abusare della pazienza dei colleghi, ma nel resoconto porrò, alla fine di questo mio discorso, in nota, le parole sia del ministro, sia dell'Ufficio centrale ispirate ad un alto sentimento estetico e patriottico (1-2).

E con questo ringrazio il Senato di avermi benevolmente ascoltato. (*Benissimo*).

MONTRESOR. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTRESOR. Mi consentano gli onorevoli colleghi due sole parole, le quali esprimano un senso di turbamento che suscita all'animo mio questa legge, per la sua imprecisione. Naturalmente, accetto lo spirito che la informa, e chi mi conosce sa che non manco di riverenza verso gli illustri colleghi che onorano il Senato con il loro culto per l'archeologia, per la storia e per l'arte, se manifesto un dubbio sulla attuazione pratica di questa legge. Riguardo al valore giuridico, mi ha preceduto un eminente rappresentante del Senato: non entro nel merito, perchè confesso di non essere competente; ma la legge deve essere anche

(1) Relazione del Ministero:

Certo il sentimento, tutto moderno, che si impadronisce di noi allo spettacolo di acque precipitanti nello abisso, di cime nevose, di foreste secolari, di riviere sonanti, di orizzonti infiniti deriva dalla stessa sorgente, da cui fluisce la gioia che ci pervade alla contemplazione di un quadro dagli armonici colori, all'audizione di una melodia ispirata, alla lettura di un libro fiorito di immagini o di pensieri. E se dalla civiltà moderna si senti il bisogno di difenderlo, per il bene di tutti, il quadro, la musica, il libro, non si comprende, perchè siasi tardato tanto a impedire che siano distrutte o manomesse le bellezze della natura, che danno all'uomo entusiasmi spirituali così puri e sono in realtà ispiratrici di opere eccelse.

(2) Relazione dell'Ufficio centrale:

La acque cadenti, le rupi, i declivi, le spiagge, ora in plaghe aperte e gioconde, ora in anguste di mistico orrore, sono parte viva del patrimonio nazionale, sia sentimentalmente, sia economicamente; fan più conoscere e amare la patria, fan più accorrere i forestieri sul nostro suolo.

accessibile ai cittadini, i quali poi debbono rispettarla. A mio avviso, saranno infiniti gli imbarazzi e le controversie che susciterà questa legge, specialmente riguardo a progetti i quali possono avere riferimento, più o meno lontano, alle mansioni di altri organi statali; e, quasi quasi, c'è da dubitare che tutti i progetti del Genio civile dovrebbero passare attraverso l'esame del Ministero della pubblica istruzione.

L'onorevole Mazzoni opportunamente, nella sua dotta e geniale relazione, fa un richiamo dicendo: « Converrà che il regolamento definisca più precisamente gl'immobili, in modo che da un lato, essi siano distinti dai monumenti cui altre leggi provvedano, e, dall'altro lato, non si allarghi soverchiamente la facoltà amministrativa, ecc.

Ora, in fatto di regolamento, se il mio non fosse un paradosso, vorrei affermare che converrebbe cominciare dal regolamento, anzichè dalla legge; perchè i regolamenti, per lo più, sono *praeter, contra, extra legem*, e finiscono per denaturare la legge stessa. Mi auguro almeno che le persone, le quali daranno mano a questo regolamento, abbiano veramente quella competenza, la cui mancanza deplorava, or ora, l'onorevole senatore Niccolini. La legge, migliorata così, acquisterebbe un senso più netto e chiaro, come deve essere di tutte le leggi dello Stato.

Sarebbe bene, come diceva dianzi l'illustro senatore Filomusi-Guelfi, che ci fosse una specie di piano regolatore, se mi è lecita la espressione, o di catalogo di tutto quello che può essere veramente decoroso per l'arte e le bellezze d'Italia.

E faccio pur mie le raccomandazioni del senatore Mengarini per la legge sui parchi, e per quello di Opi in particolare.

Un'ultima preghiera, e con questa termino, voglio rivolgere al ministro della pubblica istruzione facendo voti che lo Stato, per primo, tuteli le bellezze artistiche e monumentali del nostro paese. Diamo ai monumenti aria, luce e sole, che è il primo ministro delle bellezze d'Italia. Perchè chiudete i monumenti più so-
lenni, come avviene al Foro Romano, con stecconati indegni che proibiscono al popolo e anche all'intelligente di cose d'arte di godere la vista panoramica? Togliete quegli stecconati

indecorosi, date luce ai monumenti, e fate che anche il popolo li possa ammirare passando di sfuggita, durante le tregue del lavoro.

Non ho altro da aggiungere, e ringrazio il Senato della benevolenza con cui mi ha ascoltato. (*Approvazioni*).

APOLLONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

APOLLONI. Mi consenta il Senato di dire brevissime parole su questo disegno di legge. Io mi sento particolarmente commosso, come artista, della elevata discussione che, in questi momenti di materialismo, il Senato oggi fa, trasportandosi nel campo dell'idealità: idealità, che è tradizione di nostra stirpe. (*Approvazioni*).

Mi ha fatto immenso piacere che da questi banchi uomini di diversa dottrina abbiano pronunziato parole così elevate e così nobili per le bellezze naturali d'Italia e per le sue bellezze artistiche. Mi congratulo col Governo per aver presentato finalmente una legge a tutela dei ricordi storici del nostro paese, nonché delle sue bellezze naturali. Se questa legge, anche incompleta, (come si è detto, e forse non si farà mai completa) fosse stata fatta qualche anno fa, non avremmo assistito a tante deturpazioni, a cominciare da Roma. (*Approvazioni*).

Io ho timore che, per esigenze materiali della vita, s'ingombrino oggi zone illustri nella tradizione e per creazione di natura bellissimo. E, parlando di Roma, desta i miei timori la possibilità di costruzioni nella zona tra l'Appia antica e l'Appia nuova; e così anche nella zona di Montemario, temo che per le necessità materiali della vita, ossia per l'assillante bisogno di costruir case sopra case, si vengano a modificare profondamente zone ricche di memorie storiche e di bellezze naturali.

La relazione del senatore Mazzoni, che è un canto di sirena, certamente non è completa, nè potrà essere mai completa. Sono tanti e poi tanti i casi che si presentano, che sarà assai difficile, se non ci sarà sommo discernimento, particolarmente da parte delle Commissioni e dei soprintendenti delle antichità e delle belle arti, che si possa compiere qualcosa di serio e di preciso.

Io invito, anzi prego, il Sottosegretario delle belle arti perchè si serva di più delle Commissioni provinciali di antichità e belle arti che

sembra, siano ravvolte in immense tele di ragno, istituite più per crear nomi che per far cose utili, e mi auguro che queste Commissioni regionali, le quali hanno naturalmente molto interesse a conservare i monumenti locali, vogliano avere più attività e più fecondità di lavoro. Mi auguro, come hanno già esposto i precedenti oratori, che sia riconosciuta la necessità di venire ad un catasto nazionale, di venire presto ad un'elenco particolareggiato dei monumenti e delle bellezze naturali da serbare, mi auguro che gli studi che furono fatti dalle varie società libere e dalle accademie siano utilizzati dallo Stato, e siano tenuti in conto dal Ministro delle Belle Arti.

Noi abbiamo in Italia una quantità di uomini di studio e di alta cultura, i quali giacciono inoperosi perchè non valorizzati, anzi, trascurati e lasciati da parte. Mi auguro che le accademie e le associazioni siano utilizzate a giovamento di questa grande causa, e che non si creino nuovi uffici, nuovi stipendi e nuovi caroviveri. Mi auguro infine che questa legge, sebbene non precisa in tutti i suoi particolari, finalmente venga ad imporre un freno alla deturpazione dei nostri monumenti e delle nostre bellezze naturali. Questo è il mio voto, e dietro di me, son certo vi è il voto e il consenso generale degli artisti d'Italia. (*Approvazioni, applausi*).

TAMASSIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMASSIA. Ho chiesto la parola per ricordare che nelle regioni alpine ricongiunte testè all'Italia, non solo è grande il rispetto alle bellezze naturali, ma si ha per queste un culto, che dovrebbe essere imitato e seguito, dirò così, nelle vecchie provincie, che dalle nuove dovrebbero molto imparare.

Guardate come là sono tenuti i boschi, percorsi da sentieri che conducono silenti ai punti e ai luoghi, ove l'orizzonte lontano, dentellato da cime ardue, si schiude inatteso, come scena immensa. Chi non ricorda quelle sapienti sorprese, chi non le rivede scendendo di là, al piano grigio e monotono?

Alle aree libere bisognerà pure stare attenti, perchè sono tentazioni perenni, anzi occasioni ed attentati alla bellezza dei panorami, pressochè distrutta, se un fabbricone enorme, come quel brutto edificio costruito per gli uffici delle

ferrovie sul Canal Grande, guasta tutta la grazia di quel serpe azzurrino, che pare mollemente si snodi fra le moli marmoree della divina Venezia.

L'alata relazione del collega Mazzoni mi fa deviare, un pochino, dal preciso intento del progetto di legge, ridestandomi alla mente lo stato miserando dei palazzi storici occupati da pubbliche amministrazioni, e soggetti a continui e barbarici bucherellamenti, o a feroci deturpazioni, poniamo, anche per la collocazione di qualche prosaicissima stufa. All'arte nessun rispetto. Finestre aperte nelle facciate, ferite da queste brocche enormi; occhi meravigliosi, chiusi per la comodità di un lavoratore della penna. Quanta malinconia per noi che viviamo di ricordi storici, il vedere come siano prossime a rovina, quasi oppresse da un'infinita miseria che ne distrugge la gloriosa nobiltà architettonica, le grandi badie di Pomposa, di S. Benedetto Polirone, di Nonantola.

Ma, onorandissimi colleghi, così si distrugge il patrimonio eterno della bellezza, il patrimonio immateriale, che pure ha, e quali i suoi effetti economici tutt'altro che lievi. Ben venga, adunque, la legge che di codesto patrimonio si propone la difesa e la conservazione.

Ripeto: il patrimonio che voglio dire estetico, perchè l'epiteto forse richiamerà l'attenzione dell'onorevole ministro (*si ride*), potrà assumere anche un'alta funzione educativa, la quale avrà il sommo pregio di non costare nulla allo Stato.

Non v'è città nostra, la quale sia assolutamente povera di monumenti e di bellezze artistiche e naturali. La natura da noi è la grande, la suprema artista. Ebbene, che cosa impedisce mai che sino dalle ultime classi elementari e su, su, alle medie, gli scolari siano condotti a visitare le cose belle dei luoghi, ove essi soggiornano? Queste visite, queste passeggiate estetiche faranno un gran bene. Creeranno o acuiranno quel senso artistico, che insegnerà a rispettare e ad amare ogni bellezza di natura o d'arte, e a difenderla meglio che non riesca alle guardie dei monumenti ed a minacce di multe.

Uscivo testè dalla nostra biblioteca, e mi seguiva lo spirito virgiliano del primo libro delle *Georgiche*, ov'è tutto un inno alla terra nostra, alle opere nostre, agli uomini degni della Sa-

turnia tellus, e creatori di bellezza. Questa bellezza difendiamola, perchè è reato contro la natura nostra il guastarla; il mantenerla e l'adorarla è via a raddolcimento di costumi e d'anime.

Il medio evo non è così barbaro come si crede: in Roma la ruina dei monumenti era punita dagli statuti del comune con la pena di morte. Rammento che certi eretici ardenti erano pronti ad incendiare alcune chiese, che ricordavano la non lieta opera dei frati inquisitori, ma buttarono via ira e faci per non distruggere le pitture, che si stendevano sulle pareti.

Quando arte e natura s'impongono all'ammirazione e dalle labbra esce l'esclamazione spontanea, irresistibile: « oh! com'è bello »; chi disse così non può non essere anche buono.

Se il Senato consentirà, proporrò una breve modificazione al testo di un articolo del progetto. Anche se la proposta non sarà accolta, resterà almeno la prova che, nella discussione, si è pensato oltre la lettera precisa del testo di legge. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. La discussione generale è chiusa.

È riservata però la parola al ministro ed al relatore, che risponderanno ai singoli oratori nella tornata di domani.

Per lo svolgimento di una interpellanza e di una mozione.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per gli approvvigionamenti dichiara di accettare l'interpellanza dell'onorevole Tassoni, e chiede che venga discussa al principio della seduta di lunedì.

Il ministro del lavoro dichiara di accettare la discussione della mozione del senatore Cassis e di altri senatori, e chiede che venga iscritta all'ordine del giorno immediatamente dopo lo svolgimento dell'interpellanza sui porti di Genova e di Savona.

Se non si fanno osservazioni, sarà disposto secondo il desiderio espresso dagli onorevoli ministri.

Annuncio di interpellanza e interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole senatore segretario, Biscaretti, di dar lettura delle interrogazioni e delle interpellanze presentate.

LEGISLATURA XXV — 1ª SESSIONE 1919-21 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GENNAIO 1921

BISCARETTI, segretario, legge:

Interpellanza :

Al Ministro della marina sulla convenienza di ripristinare come nave da battaglia la risorta corazzata *Leonardo da Vinci*.

Tommasi.

Interrogazioni:

Al Ministro della marina per sapere se non creda di perpetuare in una nave od in un edificio marittimo il nome dell'ingegnere Edgardo Ferrati, che con lucida percezione intuì la possibilità del ricupero della *Leonardo da Vinci* e con ferma fede e incrollabile volontà si accinse, prima di morire, alla impresa che insigni tecnici stranieri pensavano impossibile.

Thaon Di Revel.

Al ministro delle poste e telegrafi sugli atti commessi da alcuni funzionari del suo Ministero contro la legge e la disciplina.

Melodia.

PRESIDENTE. Domani, alle ore 15, seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. votazione per la nomina:

a) di due membri della Commissione di Finanze;

b) di un membro della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori;

c) di un membro della Commissione di contabilità interna;

d) di tre membri della Commissione per la politica estera;

e) di un membro del Consiglio centrale per le scuole italiane all'estero;

f) di due membri della Commissione per l'esame della tariffa dei dazi doganali.

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Per la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico (N. 204);

III. Svolgimento delle interpellanze del senatore Giardino ai ministri della giustizia e

della guerra e del senatore Ferraris Dante al ministro della giustizia e degli affari di culto.

IV. votazione a scrutinio segreto del seguente disegno di legge:

Concessione di una nuova indennità di caroviveri al personale addetto ai servizi pubblici di trasporto affidati all'industria privata e conversione in legge del Regio decreto 29 ottobre 1920, n. 1522, relativo all'aumento del prezzo dei trasporti sulle ferrovie esercitate dall'industria privata sulle tramvie, ecc. (Numero 263).

V. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 gennaio 1920, n. 81, contenente norme per il conferimento dei posti vacanti negli archivi distrettuali e sussidiari (N. 76);

Per la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico (N. 204)

Conversione in legge del decreto-luogotenenziale 28 dicembre 1919, n. 1882, col quale sono prorogati i termini stabiliti dagli articoli 12 e 13 della legge 14 luglio 1912, n. 854, per la classificazione e il riordinamento delle scuole industriali e commerciali (N. 115);

Conversione in legge del Regio decreto 30 novembre 1919, n. 2398, che autorizza sotto determinate condizioni, la iscrizione degli ufficiali superiori nei Regi Istituti superiori di studi commerciali (N. 121);

Conversione in legge del Regio decreto 25 novembre 1919, n. 2509, che autorizza il ministro per l'industria, il commercio e lavoro a modificare i contributi, di cui agli articoli 2, 3, 4 e 7 del decreto luogotenenziale 8 agosto 1919, n. 112, relativo all'approvvigionamento della carta dei giornali (N. 122);

Conversione in legge del Regio decreto 4 gennaio 1920, n. 15, che eleva i contributi sulla produzione e vendita della carta e dei cartoni di qualsiasi specie (N. 123);

Conversione in legge del Regio decreto 10 settembre 1914, n. 1058, del decreto luogotenenziale 26 agosto 1915, n. 1388 e del decreto luogotenenziale 3 dicembre 1916, n. 1666 concernenti provvedimenti per la Camera agrumaria (N. 116);

LEGISLATURA XXV — 1ª SESSIONE 1919-21 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GENNAIO 1921

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 2 settembre 1917, n. 1545 concernente provvedimenti per la Camera agrumaria (Numero 117);

Provvedimenti economici a favore del personale delle Regie scuole industriali (Numero 272);

Autorizzazione di spesa per il funziona-

mento delle Commissioni locali di equo trattamento del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto (N. 264).

La seduta è sciolta (ore 18.10).

Licenziato per la stampa il 11 febbraio 1921 (ore 12).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche