

pubblici. Pregherei anche qui i colleghi di non insistere. Di questo argomento abbiamo discusso lungamente nel seno della Commissione. Io vorrei trovarmi d'accordo con essa per mantenere l'articolo tale e quale come è stato proposto dalla Commissione.

LACAVA, *presidente della Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Scusino un momento! Siccome qui si tratta di cambiamenti continui, io vorrei sapere di che cosa parla l'onorevole Saporito.

SAPORITO. Si tratta della parte aggiunta dalla Commissione al primo capoverso.

PRESIDENTE. Ma andiamo per ordine; anzitutto c'era un emendamento dell'onorevole Valentino che si considera ritirato. Poi vi è un emendamento alla fine del quarto capoverso proposto dall'onorevole Saporito.

SAPORITO. Questo l'abbandono dopo le spiegazioni dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Dunque non rimane che l'emendamento dell'onorevole Saporito al primo capoverso...

SAPORITO. No; soltanto pregherei la Commissione e il ministro di ritornare all'articolo ministeriale, abbandonando il primo comma dell'aggiunta della Commissione che io credo pericoloso.

PRESIDENTE. Ella dunque vorrebbe che fosse abbandonato l'articolo a cominciare dal capoverso che dice: «Se per effetto del nuovo assetto si dovessero, ecc.». »

SAPORITO. Precisamente.

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Questa parte dell'articolo essendo stata concordata con la Commissione dopo un lungo dibattito, intendo di mantenerla, ma naturalmente dichiaro che userò con tutta discrezione delle facoltà accordatemi da essa.

SAPORITO. Questo va bene per lei; ma quelle disposizioni con un altro ministro potrebbero riescire pericolose. (*Commenti — Conversazioni generali*).

LACAVA, *presidente della Commissione*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, *presidente della Commissione*. Confermo, come ha testè detto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che questo capoverso fu lungamente discusso fra ministro e Commissione, e che la Commissione come il ministro chiede sia mantenuto.

CAVAGNARI. Ho chiesto di parlare. (*Conversazioni*).

PRESIDENTE. C'è prima di lei, l'onorevole Gavazzi, al quale dò facoltà di parlare.

GAVAZZI. L'articolo 16 del presente disegno di legge si riferisce al passaggio del personale ferroviario dalle Società private allo Stato. Mi permettano in proposito Camera e Governo brevi considerazioni che non mi sembrano inopportune.

Noi abbiamo una percentuale di spesa, per il personale, superiore alle ferrovie estere, siano esse esercitate da Società private o dallo Stato. E infatti in ragione di treno-chilometro noi spendiamo per il personale poco meno di 2 lire mentre le ferrovie estere scendono assai al disotto, 1.59 per la Gottardo, 1.41 per la Parigi-Lione-Mediterraneo, 99 centesimi per le linee francesi di Stato. E nella spesa totale di esercizio il personale rappresenta in Italia il 58 per cento mentre per altre reti estere scende al 50, al 45, al 43 per cento.

Ora questa circostanza sarebbe in contraddizione con l'altro fatto, che nessuno vorrà contestare, della inferiorità, cioè, dei nostri stipendi medi di fronte a quelli dell'estero. D'onde viene questa contraddizione? Forse che è esuberante il personale delle nostre ferrovie? Senza farmi avvocato difensore di questo personale, ritengo di poter affermare che il personale delle nostre ferrovie è alle volte eccessivamente occupato ed affaticato, e anzi molti opinano che sia proprio questo eccesso di lavoro la causa dei frequenti disastri che perturbano le nostre linee ferroviarie.

Vi deve, dunque, essere qualche altra ragione che spieghi il fatto della maggiore spesa che noi sosteniamo per il personale ed essa deve, secondo me, ricercarsi nello esame della velocità dei nostri treni.

Premetto subito che non parlo di treni diretti e direttissimi, perchè per questi abbiamo fatto notevoli progressi dal 1884 al 1900, aumentandone la velocità commerciale di chilometri 5 e mezzo all'ora, sicchè attualmente per i treni celeri essa tocca i chilometri 44 mentre raggiunge gli 80 di massima corsa.

Ma se noi ci facciamo a considerare la massa dei treni omnibus e soprattutto dei treni merci, nell'eguale periodo nessun progresso abbiamo fatto anzi qualche regresso, giacchè, come risulta da pubblicazioni dell'Ispettorato ferroviario, la velocità di massima corsa scende per essi talvolta a soli 15 chilometri all'ora.

Considerate, o signori, che noi abbiamo