

Seguito della discussione del disegno di legge per l'ordinamento dell'esercizio ferroviario dello Stato.

PRÉSIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Seta.

DE SETA. Onorevoli colleghi! Il fenomeno nuovo manifestatosi in questo momento nella Camera ha contribuito a confermare nell'animo mio il convincimento che il disegno di legge ora in discussione risponda allo scopo che si è prefisso.

Ed il fenomeno è questo. In questa occasione non si sono verificate l'attesa agitata e le discussioni nei corridoi, che precedono d'ordinario le discussioni in quest'Aula; sicchè io debbo ritenere che l'Idra ferroviaria, la quale in altri tempi si è cibata di ministri e di Ministeri, questa volta si sia addormentata. E ne trovo la riprova nel concetto fondamentale della legge, il quale, espresso già timidamente nell'altra legge del 22 aprile 1905, fu esteso ora dalla Commissione parlamentare: il concetto, cioè, che l'autonomia ferroviaria si debba intendere nel senso che non sia esclusa la responsabilità del Governo, la quale, come ha scritto l'onorevole Gianturco nella sua relazione, è reclamata nei nostri ordinamenti costituzionali, rispetto a tutto ciò che è impiego di denaro e tanto più relativamente a quello che è il maggiore impiego del pubblico denaro. Però da questo concetto consegue che, essendovi responsabilità, debba esservi controllo; controllo che certamente non può esercitarsi dalla stessa Amministrazione di Stato, perchè non è presumibile che essa possa controllare se stessa, diventando contemporaneamente giudice e parte. Ma l'argomento dell'autonomia finanziaria ed amministrativa è stato sviluppato ampiamente nelle due relazioni sopra accennate, tanto del Ministero, che della Commissione, ed anche dagli altri oratori che mi hanno preceduto. Perciò io non mi permetterò di discuterlo, entrando in un campo nel quale io confesso la mia incompetenza, specialmente per quanto riguarda l'impiego del pubblico denaro.

Dunque io ritengo che debba soffermarmi soltanto su alcuni punti generali della legge e fare alcune modeste osservazioni, consen-

tendo intanto nel concetto della Commissione parlamentare che non è presumibile risolvere ora completamente il grave problema dell'esercizio ferroviario; ma occorre contentarci di quello che sino ad ora si è potuto raggiungere dietro l'esperienza di questi due anni, sperando che in avvenire noi possiamo sempre più avvicinarci alla perfezione.

E dopo ciò io, riferendomi al discorso pronunciato pochi giorni fa dall'onorevole Ferraris intorno al Consiglio di amministrazione, ricordo che anch'egli deplorava il numero dei consiglieri portato a 10 da 8 come era nel precedente progetto dell'onorevole Carmine. L'onorevole Ferraris, rilevando la inopportunità di questo eccessivo numero di consiglieri, ricordava anche le relazioni Brioschi e Genala ed affermava che i danni lamentati in quelle relazioni dipesero proprio dal numero eccessivo dei consiglieri. Ora io non mi sento di accedere completamente alla opinione dell'onorevole Ferraris e credo invece che il danno sia piuttosto dipeso dalle qualità dei consiglieri, qualità che non si vollero certamente discutere per le solite ragioni che si mettono innanzi di solito in certe inchieste. Aggiungeva l'onorevole Ferraris che era mal fatto concedere soltanto voto deliberativo al direttore generale delle ferrovie e non dargli invece la presidenza del Consiglio di amministrazione, notando che un tal fatto avrebbe diminuita l'autorità del direttore generale, costretto forse a dare esecuzione a deliberati che non meritano la sua fiducia. Ora io osservo che tale condizione andrebbe anche a peggiorare quando il direttore generale fosse anche il presidente del Consiglio di amministrazione. Anzi sarebbe forse stato opportuno dare al direttore generale soltanto un voto consultivo, appunto per non metterlo in una difficile condizione; e non so quanto sia esatta la notizia che, durante gli studi delle proposte ministeriali, la questione sia stata discussa e conclusa, rispetto al voto consultivo, in senso negativo.

Ma un'altra osservazione voglio fare intorno alla costituzione di questa mastodontica Direzione generale. Basta ricordare che, oltre al direttore generale, vi saranno applicati altri quattro direttori aggiunti, dieci consiglieri di amministrazione, tredici capi-servizio, altri tredici capi-servizio aggiunti e cinque ispettori; anzi su questo punto degli ispettori specialmente centrali voglio soffermarmi un istante per ri-