

SANJUST. Mi duole che l'onorevole Maggiorino Ferraris abbia interpretato le mie parole in un modo, in cui non furono pronunziate.

Io ho dichiarato che prendevo atto delle sue dichiarazioni per quanto riguardava la Sardegna. Probabilmente le mie parole...

MAGGIORINO FERRARIS. Non arrivarono fino a me!

SANJUST. ...non arrivarono fino a lei. Per conseguenza il suo rimprovero cessa di aver ragion d'essere.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, m'ito a partito la proposta di rinvio dell'articolo aggiuntivo alla Giunta generale del bilancio.

*(Dopo prova e controprova la proposta di rinvio è approvata).*

Passiamo alla discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nofri.

NOFRI. Il bilancio dei lavori pubblici, che dal 1906 viene alla Camera, rappresenta ormai una somma così ingente di danaro e di interessi, da poterlo ritenere il più importante bilancio che venga discusso tra noi. Su lire 1,555,473,000, che importa infatti, noi abbiamo 1,000,400,000 lire rappresentati dal solo bilancio delle ferrovie, che è anche quello che più assorbe, dirò così, l'attività del Ministero e della Camera.

Non faccia quindi meraviglia se io, anche questa volta, per quanto sulle ferrovie si sia discusso da poco tempo, parlo di nuovo sulle medesime e su queste esclusivamente mi trattengo, tanto più che all'onorevole ministro, nell'ultima discussione sulle modificazioni all'ordinamento ferroviario, feci la promessa di ritornare su certi fatti da me accennati, e che egli volle smentire, e di portare altre dilucidazioni sulle difficoltà e sul difetto dell'ordinamento e di aggiungere, come aggiungerò, qualche altra cosa sul funzionamento stesso dell'azienda, in rapporto, in ispecial modo, al personale.

Mi disse allora l'onorevole ministro, che quella delle modificazioni alla legge sull'esercizio ferroviario non era la sede più opportuna per fare una larga discussione sul suo ordinamento, trattandosi di alcune modificazioni e non dell'ordinamento complessivo in sé, e non avendosi dati sufficienti per poterla fare. Oggi la risposta forse non potrebbe essere diversa, e potrebbe darsi benissimo, e l'onorevole ministro avrebbe ragione, che intendesse rimandarmi al bilancio consuntivo, che in novembre verrà pre-

sentato dal direttore generale delle ferrovie. Però credo che questo ordinamento, che da poco tempo si è voluto dare alle nostre ferrovie, è ancora talmente al suo inizio, e può essere così facilmente, e senza disturbo, modificato, che è assolutamente necessario arrivare al consuntivo per poter rimediare agli errori che in esso sono insiti, e che lo minano lentamente. E su questo ordinamento io mi soffermerò anche questa volta, sopra tutto su quella parte che ne è l'essenza principale, e che porta con sé anche la spesa più urgente, quella cioè del movimento e traffico, che importa lire 118,384,000 vale a dire circa un terzo di tutta la spesa ordinaria del bilancio: lire 392 milioni.

L'onorevole ministro, quando giustificò, sia pure affrettatamente, la modificazione che si era portata all'ordinamento del movimento e traffico, a base di compartimenti, disse che questi funzionavano lentamente, con grandi difficoltà; erano troppo complessi, troppo pesanti, quindi avevano bisogno di fili conduttori, che potessero tenerli continuamente in contatto coi piccoli centri ferroviari, che ad essi avrebbero fatto in tal modo capo.

Orbene, se questo è vero, è anche vero che il Compartimento poteva rimanere, e che si potevano creare i fili conduttori ai vari punti del Compartimento medesimo con l'istituzione degli ispettori capi reparto, che alla loro volta avrebbero quasi funzionato come da piccole divisioni del movimento e traffico. E così si sarebbero avuti due soli organismi in quel servizio per arrivare alla Direzione generale; cioè il Compartimento, che avrebbe curato tutta quanta la regione ad esso sottoposta, con quella indipendenza con la quale era stato proposto, ed il capo reparto ispettore, che alla sua volta avrebbe funzionato come oggi funzionano le sezioni.

Altrettanto si doveva fare (e per questi era già in realtà in funzione), per gli altri servizi della trazione e materiali e mantenimento. E invece? Invece si volle, come già dissi nella precedente discussione, si volle semplicemente imitare il sistema della Rete Adriatica con l'istituzione delle sezioni; e si dimenticò che l'Adriatica, con le sezioni, non aveva Compartimenti; ma aveva solamente delle Direzioni generali. In questo caso del movimento e traffico la Direzione generale era la Direzione dei trasporti.

Con ciò che cosa si è fatto? Si è fatto