

i nuovi divieti d'importazione in Francia delle merci di origine o di provenienza estera, questo Ministero, di concerto con quello delle finanze, e a mezzo della nostra rappresentanza diplomatica a Parigi, provvede a svolgere presso il Governo della Repubblica opportuna azione per ottenere esplicito affidamento che l'applicazione del decreto predetto dovesse essere intesa senza pregiudizio dell'accordo italo-francese di Torino del 30 maggio 1917.

« Mi è gradito assicurare l'onorevole interrogante che, in seguito a scambi di vedute fra i due Governi, si è ottenuto per le merci di origine o provenienza italiana il ritorno puro e semplice allo *status quo ante* al succitato decreto Presidenziale 23 aprile ultimo scorso, così che tutte le nostre merci possono venire liberamente introdotte in Francia sino alla eventuale determinazione di ulteriori contingenti da fissarsi di comune accordo, e in tal senso sono state già date le istruzioni agli uffici doganali francesi di frontiera.

« Tra le merci ammesse alla libera importazione nella vicina Repubblica sono quindi compresi i vini, anche se liquorosi, come il vermouth, per i quali si interessa l'onorevole interrogante.

« Il sottosegretario di Stato

« RUBILLI ».

**Pestalozza.** — *Al ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere come intenda sistemare l'Ufficio speciale delle ferrovie ».

**RISPOSTA.** — « Le attribuzioni dell'Ufficio speciale delle ferrovie, quali risultano dalle disposizioni costitutive e dalle norme ora vigenti, concernono, essenzialmente, la sorveglianza ed il controllo governativi sui servizi pubblici di trasporto non esercitati direttamente dallo Stato. La sorveglianza riflette l'impianto e l'esercizio di ciascuna linea e comprende necessariamente l'atto di concessione e di autorizzazione del servizio; il controllo riguarda l'accertamento del reddito ai fini fiscali, ed a quelli di compartecipazione dello Stato ai prodotti.

« Recentemente, poi, in seguito alla legge per l'equo trattamento, il controllo comprende l'accertamento del diritto supplementare sui prezzi di trasporto, per far fronte all'onere addossatosi dallo Stato per le maggiori spese di esercizio delle aziende e per il miglior trattamento del personale delle aziende stesse.

« Questo complesso di attribuzioni, così sinteticamente riassunte, sono esercitate dal Ministero dei lavori pubblici a mezzo di un Ufficio centrale, il vero e proprio Ufficio speciale, e di vari Uffici locali, i così detti Circoli ferroviari d'ispezione, in numero di 13, costituiti e dislocati in modo da

comprendere nella loro circoscrizione un proporzionato numero di servizi.

« L'Ufficio centrale provvede alle concessioni ed autorizzazioni (esame delle domande, istruttoria di esse, atto formale di concessione od autorizzazione), stabilisce le norme generali ed i criteri direttivi per la sorveglianza della costruzione e dell'esercizio di ciascuna linea, raccoglie e riunisce gli elementi e dati contabili di ciascuna azienda; ed a queste attribuzioni di carattere prevalentemente amministrativo, corrisponde un ordinamento interno, nel quale le singole funzioni, organicamente ripartite, sono esercitate da funzionari amministrativi, integrati da personale tecnico e di ragioneria.

« I Circoli ferroviari d'ispezione, ai quali spetta la sorveglianza diretta sulla costruzione e sull'esercizio dei singoli servizi, ed in genere la sorveglianza per l'applicazione di tutta la legislazione in materia di servizi pubblici di trasporto, sono costituiti con personale tecnico (funzionari del ruolo di vigilanza) ed ora anche da qualche funzionario di ragioneria, dopo che, specie per la più recente legislazione sull'equo trattamento del personale, la materia contabile va prendendo maggiore sviluppo.

« Devesi poi tener anche presente che per l'esame tecnico dei vari progetti, per la risoluzione delle questioni tecniche di massima e di quelle singole aventi speciale importanza, funziona un'apposita sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la quale rappresenta l'alto Consiglio consultivo che conforta del suo avviso e dei suoi suggerimenti tutta l'azione di carattere tecnico dell'Ufficio speciale.

« Questo ordinamento che, iniziatosi nel 1905 alla costituzione dell'Ufficio speciale delle ferrovie dopo l'avocazione allo Stato dell'esercizio delle principali reti ferroviarie, è venuto man mano adattandosi e sistemandosi secondo le nuove e maggiori esigenze e che, si è dimostrato il meglio rispondente alle finalità dell'azione governativa demandata al Ministero dei lavori pubblici e per la giusta ripartizione delle varie funzioni e la utilizzazione, a tale scopo, delle varie competenze, rappresenta la migliore sistemazione di un Ufficio che, per la complessità e natura delle sue attribuzioni ha bisogno della collaborazione di personale vario, specializzato sia nel ramo tecnico, che in quello giuridico-Amministrativo e contabile.

« Può essere apparso che, dall'inizio della guerra, l'attività, specie degli Uffici locali, fosse diminuita, e limitata l'azione governativa di sorveglianza sui servizi pubblici di trasporto. Ma di ciò si ha ragione quando si pensi, che, in seguito al lungo periodo di guerra, da una parte è mancata la sostituzione degli elementi che per naturale eliminazione venivano a mancare agli Uffici,