

Prego l'onorevole Amatucci di convertirlo in raccomandazione. Invitare il Governo a fare una strada nazionale del costo di due milioni, è cosa che non posso accettare.

PRESIDENTE. Onorevole Amatucci, intende di insistere nel suo emendamento?

AMATUCCI. Dopo quanto ha detto l'onorevole ministro, lo ritiro trasformandolo in raccomandazione.

PRESIDENTE. È così esaurita questa discussione. Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 29 gennaio 1922, n. 40, portante provvedimenti a favore delle aziende esercenti servizi pubblici di trasporto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 29 gennaio 1922, n. 40, portante provvedimenti a favore delle aziende esercenti i servizi pubblici di trasporto. Se ne dia lettura.

CAPPELLERI, segretario, legge: (V. Stampato n. 1671-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

La facoltà di parlare spetta all'onorevole Gronchi, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera richiamando le conclusioni del relatore del disegno di legge in discussione, afferma essere necessario che il Governo inviti i prefetti a tener presente che la facoltà di riduzione del caro-viveri del personale delle reti urbane di cui all'articolo 4 del disegno di legge stesso, è facoltà di carattere eccezionale, onde essa deve venir usata in casi indispensabili e quando non siavi assolutamente altro mezzo per assicurare la continuità dell'esercizio ».

GRONCHI. Questo disegno di legge, che ha carattere di estrema urgenza perchè riguarda la proroga di un caro-viveri già scaduto col 30 giugno, viene alla Camera nelle condizioni più sfavorevoli, perchè esso possa essere esaminato a fondo come l'importanza dell'argomento richiederebbe, perchè, esaminarlo a fondo, probabilmente vorrebbe dire mettere in pericolo l'approvazione per doverlo rimandare al Senato.

Ma, limitandomi a quella che è la parte del trattamento del caro-viveri del personale, rilevo come il disegno di legge costi-

tuisca una difesa del personale solo per quanto riguarda le ferrovie secondarie e le tramvie extra-urbane, per le quali il caro-viveri è prorogato secondo il decreto luogotenenziale del 6 ottobre 1918; mentre, per il personale delle reti urbane, è data con l'articolo 4 facoltà alle aziende di chiederne la riduzione, sia pure con tutte le cautele del parere favorevole del Circolo ferroviario, o delle Commissioni, o del prefetto.

Ora, noi abbiamo ritenuto necessario riprendere le parole con cui lo stesso onorevole relatore concludeva la sua relazione, perchè ci vuoi poco a capire che, col vento che tira in questo momento, un disegno di legge come l'attuale incoraggerà una grandissima parte delle aziende di tramvie urbane a chiedere senz'altro la riduzione del caro-viveri al personale.

Ora, per questo noi abbiamo voluto scegliere una via, che non sarà del tutto adeguata, ma che confidiamo sarà assai efficace, e per questo l'opera del ministro dovrà esercitarsi attivamente ed assiduamente, con molta vigilanza.

Noi abbiamo chiesto che si abbia almeno questa garanzia; che i prefetti siano richiamati al carattere del tutto eccezionale di questa facoltà e di questa riduzione, e non vi consentano se non quando sia dimostrato che l'azienda sopporta un peso troppo grave, e poi, in sede di riordinamento tecnico e organico del servizio, trovare quella economia, che consenta di lasciare al personale il trattamento economico non affatto lauto che esso ha, e consenta di dare all'esercizio quella convenienza economica e tecnica che è necessaria per la sua continuità.

Questo è il significato dell'ordine del giorno, che io pregherei l'onorevole ministro di accettare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baldesi.

BALDESI. Noi non abbiamo le preoccupazioni dell'onorevole Gronchi circa la scadenza del caro-viveri nelle ferrovie secondarie e nelle tramvie urbane. Noi comprendiamo che, se arriviamo al 31 luglio senza avere approvata la legge, che già è passata al Senato, si potranno presentare delle difficoltà; ma non possiamo aderire nemmeno al concetto dell'onorevole Gronchi, di lasciar passare questo progetto di legge, così, quasi senza discussione, senza veder proprio a fondo, mentre, allorchè si è parlato delle ferrovie dello Stato, durante