

LXXIV.

TORNATA DI MARTEDÌ 18 APRILE 1905

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Comunicazioni della Presidenza (Telegramma dei ferrovieri movimentisti).	Pag. 2546
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Esercizio di Stato delle ferrovie	2546
ALESSIO	2575-77
BARZILAI	2561-65
BERTOLINI	2577-79
CANETTA	2585
CAO-PINNA	2575-80-81
CASSUTO	2576
CARCANO (<i>ministro</i>)	2570
CAVAGNARI	2582
CIAPPI	2582
COLAJANNI	2561
DE ANDREIS	2551-68-78-82
DE NAVA	2573
DE SETA	2580
FERRARIS C. (<i>ministro</i>)	2569
	2570-74-76-77-79-82-83-86-87-88
FERRARIS M.	2554-69
FERRI E.	2561-70-74-83-85
FORTIS (<i>presidente del Consiglio</i>)	2555
	2559-60-64-75-84-85-90
FRACASSI	2580-83-86
GIANTURCO	2585-89-90
GINORI-CONTI	2576
GIUSSO	2561
LUCCHINI L.	2587-89-90
MASINI	2588
PANTANO	2562-73-75-79-83-89
POZZO M.	2584
PRESIDENTE	2578-90
ROSADI	2586-88
SACCHI	2562
SAPORITO	2572
SONNINO	2559-63-84
VENDRAMINI (<i>relatore</i>)	2546-60-76-79-81
VILLA	2560
ZERBOGLIO	2548-61
Votazioni nominali (<i>Risultamento</i>):	
Ordine del giorno Villa	2565
Ordine del giorno Ferri	2567

La seduta comincia alle 13.5.

MORANDO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato.

207

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Papadopoli, di giorni 20; Matteucci, di 3; Montauti, di 3; Francica-Nava, di 2; Weil-Weiss, di 2; Camerini, di 2; Odorico di 2; Celesia, di 2. Per motivi di salute, gli onorevoli: Cimati, di giorni 3; De Giorgio, di 8; Soulier, di 2.

(Sono conceduti).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Il presidente della Corte dei conti comunica:

« In adempimento del disposto dalla legge 15 agosto 1867, n. 3853, il sottoscritto ha l'onore di partecipare a V. E. che nella prima quindicina del corrente mese non è stata eseguita da questa Corte alcuna registrazione *con riserva* ».

Il presidente
G. FINALI.

Credo che farà piacere alla Camera la comunicazione di questo telegramma, che ho ricevuto dal presidente dei ferrovieri movimentisti: (*Segni d'attenzione*).

« S. E. Marcora - Roma ».

« Ferrovieri movimentisti, deplorando sciopero inconsulto, stringonsi rappresentanti nazione raggiungimento eque aspirazioni classe ».

Presidente sindacato movimentisti italiani
« Capo stazione SALVAGNO ».

(Vivi e prolungati applausi su molti banchi — Interruzioni all'estrema sinistra).

Seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

Come la Camera sa, ieri è stata chiusa la discussione generale. Rimangono ora tre ordini del giorno presentati da deputati che si erano iscritti prima che venisse chiusa la discussione generale e sono degli onorevoli: Zerboglio, De Andreis e Ferraris Maggiorino.

Domando prima all'onorevole relatore se intende di parlare adesso, oppure se preferisce attendere che siano svolti gli ordini del giorno.

VENDRAMINI, relatore. Siccome debbo dire poche cose, preferirei di parlare subito.

PRESIDENTE. Allora ne ha facoltà.

VENDRAMINI, relatore. Ringrazio la Camera di avere perdonato molto al relatore se, per la brevità del tempo di cui disponeva, ha presentato un lavoro così incompleto, limitandosi a pochi appunti per giustificare l'urgenza, l'equità ed, in parte, la precarietà delle disposizioni contenute nel disegno di legge. Succintamente richiamerò i criteri che hanno guidato il Governo e la Commissione.

Il Governo domanda al Parlamento tre facoltà: di assumere l'esercizio di alcune reti di proprietà dello Stato, di assumere l'esercizio di altre linee in base ad accordi da prendersi coi concessionari, di stipulare contratti con Società o ditte private per l'esercizio di poche ferrovie, salva l'approvazione di tali convenzioni per decreto reale, sentito il Consiglio di Stato.

Ciò significa che avremo l'esercizio di Stato in quanto manchi la possibilità di stipulare delle convenzioni corrispondenti all'interesse pubblico ed in quanto riescano le trattative di riscatto con le ferrovie Meridionali.

La Commissione ha accettato questi criteri, ma crede di contrapporre alcune riserve alle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici riguardo alle ferrovie attualmente affidate alla Società Veneta, e ciò anche nell'interesse del personale da essa dipendente.

Come si reclama pure con due emendamenti proposti dall'onorevole Alessio e dall'onorevole Cao-Pinna, un tronco delle linee attualmente affidate alla Società Veneta dovrebbe andare compreso nelle reti che saranno esercitate dallo Stato, non potendosi ammettere che il percorso tra Bologna-Padova ed il confine col Trentino, cioè una linea internazionale, venga interrotto lasciandone il tratto fra Padova e Bassano (49 chilometri) in possesso di una Società privata, mentre l'unità del servizio esige che quella linea sia tutta esercitata esclusivamente dallo Stato.

Questo avverto, perchè nel 19 febbraio ultimo scorso venne già fatta la concessione della linea Mestre-Bassano-Primolano, che avrà pure carattere internazionale. E siccome il tronco fra Bassano e Primolano potrà essere riscattato dallo Stato, verremo a trovarci nella strana condizione che fra Bologna ed il confine si avrebbe prima l'esercizio di Stato, poi quello privato, e, nell'ultimo tratto, di nuovo l'esercizio di Stato.

Il ministro dei lavori pubblici ha dichiarato che intende presentare, entro il maggio, un disegno di legge per togliere tali inconvenienti, e noi prendiamo atto di questa sua dichiarazione, riservandoci a discutere, quando ne sarà il momento, le condizioni a cui eventualmente alla Società Veneta potrà essere accordato l'esercizio della linea Padova-Bassano.

Riguardo alla assunzione delle linee attualmente esercitate dalle Società, col disegno di legge come fu accompagnato alla Camera dalla Commissione, si provvedono i mezzi finanziari sufficienti all'esercizio nel primo periodo, e, nei riguardi della gestione, si danno le facoltà ed i provvedimenti necessari perchè il servizio ed i controlli possano avere un corso regolare. La Commissione ha accolto il concetto del disegno di legge ministeriale anche nei riguardi dell'autonomia dell'azienda ferroviaria.

Ben s'intende che si tratta di una gestione autonoma modellata sul concetto enunciato nel disegno di legge del 17 marzo 1904, e cioè di una amministrazione autonoma alla dipendenza del ministro dei lavori pubblici. È un'autonomia diretta soltanto ad evitare le difficoltà derivanti dalla legge di contabilità che renderebbero tardi ed inceppati i controlli.

La relazione ministeriale, le disposizioni contenute nel disegno di legge e più che tutto le dichiarazioni fatte ieri dal ministro dei lavori pubblici dimostrano come in linea

economica, nell'interesse del personale ferroviario, si sia fatto quanto era possibile non solo per rispettare tutti i diritti acquisiti, ma anche il graduale miglioramento delle condizioni del personale stesso, entro limiti accettabili.

Molto è rimandato alla legge definitiva; nè si poteva fare diversamente dovendosi per il momento acconsentire a disposizioni di improrogabile attuazione.

Dell'arbitrato, si parlò a lungo e con grande competenza e dottrina da parecchi oratori.

Di quell'istituto sono diverse le forme come possono essere diverse le condizioni dei contendenti.

Il contratto di lavoro che sorge fra una pubblica amministrazione ed i suoi funzionari diversifica necessariamente da quello che viene stabilito fra i privati e i loro dipendenti.

Per ora, con l'articolo 16 *bis* aggiunto dalla Commissione si tratta di far decidere mediante l'arbitrato obbligatorio soltanto le contese intorno a diritti assicurati dalla legge e dai regolamenti sul personale.

Non si tratta affatto di comporre obbligatoriamente i dissidi per nuove pretese che fossero avanzate dal personale ferroviario.

L'arbitrato obbligatorio per dirimere le controversie non attinenti ai contratti in corso fra il privato ed i suoi dipendenti, io credo che non avrebbe possibilità di pratica attuazione. Poichè a nessuno si arriverà ad imporre che il corrispettivo della mano d'opera sia superiore alla misura di un equo e proporzionato compenso.

Nei riguardi dello Stato, credo che non sia ammissibile mediante l'arbitrato obbligatorio vincolare i poteri pubblici e le rappresentanze amministrative a quelle condizioni che da terzi fossero deliberate.

Questo toglierebbe prestigio ed autorità ai poteri pubblici ed alle pubbliche amministrazioni. Del resto lo Stato può benissimo ponderatamente presentare le condizioni per un contratto di lavoro, ma come è nel suo diritto di offrirle, credo non debba da alcuno subirle.

Ciò premesso, la difficoltà non consiste nella divergenza sui termini di un contratto di locazione d'opera, ma nel modo di farlo osservare e di regolarne la sospensione o la risoluzione.

Altri sostengono che anche di fronte a pretese nuove, avendosi la urgenza di risolverle, per allontanare il danno dello scio-

pero occorra l'arbitrato obbligatorio e con questo si debba riuscire alla pacificazione.

Ma così si dimentica che pei funzionari dipendenti da una pubblica amministrazione quella teoria non può reggere, anche se, esclusa in massima la libertà dello sciopero nei pubblici servizi. Permanendo le difficoltà di evitarlo, di prevenirlo, di reprimerlo, per le pretese nuove, con l'arbitrato si potranno tentare conciliazioni, non si potranno imporre obblighi nuovi ai contratti.

E qui mi permetto una osservazione.

Siamo tutti concordi nella ricerca di un metodo di pacificazione nei rapporti fra capitale e lavoro? Oppure da una delle due parti interessate si mira a perpetuare il conflitto?

In un paese civile, mediante leggi, tribunali, giudizi, procedure, con la esecuzione delle sentenze tutte le questioni possono trovare una soddisfacente risoluzione. Ma se, piuttosto che alla pacificazione, da una parte si mira unicamente a mantenere il dissidio e la lotta di classe, allora la pacificazione diviene impossibile.

Si è parlato anche delle condizioni nuove, in cui ci troviamo in seguito alle organizzazioni dei lavoratori. Le organizzazioni, in base allo Statuto, quanto a talune loro esplicazioni dopo la abolizione del delitto di sciopero, non potevano essere contrastate. Si tratta piuttosto di vedere quale indirizzo le organizzazioni debbano prendere ed in qual modo il contratto collettivo debba esplicarsi, evitando le conseguenze perniciose dei conflitti che possono derivarne.

Per i pubblici servizi lo sciopero deve essere escluso, essendo incompatibile la facoltà di giovare della continuità del contratto pei benefici che arreca, e di violarlo, sospendendo il lavoro, per avere un mezzo di imporre condizioni nuove più vantaggiose.

Qui la divergenza è profonda, perchè da una parte si afferma che il diritto di sciopero va sempre in ogni caso rispettato, anche se pregiudica i pubblici servizi, e lo si considera un diritto supremo, intangibile; dall'altra parte, con un sentimento di difesa sociale, a tutela di grandi interessi, quali sono i pubblici servizi, se ne contende ed esclude l'uso a danno di questi ultimi, ed a ciò si mira con ragionevoli concessioni e con temperate repressioni.

La Commissione crede che il disegno di legge corrisponda a questi intenti, provvedendosi in modo equo alle condizioni dei

personale e ad impedire con sanzioni civili, ed anche penali, lo sciopero.

La Commissione non fu interamente concorde sulle disposizioni degli articoli 17 e 24, parendo che la qualifica di pubblici ufficiali implichi un'applicazione di legge che non tutti ritengono necessaria, altri temono pericolosa. Venne osservato inoltre che, nella sua dizione attuale, l'articolo 17 potrebbe ritenersi esteso non solo a talune classi di ferrovieri, ma a tutti coloro che dipendono dalle amministrazioni ferroviarie tanto di Stato come private. Ricorderò che forse la interpretazione dell'articolo 17 diviene meno chiara per lo spostamento degli articoli.

La Commissione ha aggiunto l'articolo 16-bis, e così il riferimento all'articolo precedente non è così nettamente indicato come lo era nel disegno ministeriale. L'articolo 16 considerava solo il personale stabile ed in prova, e nel linguaggio tecnico il personale stabile ed in prova va distinto dal personale di fatica od avventizio, di modo che richiamandosi l'articolo 17 all'articolo 16 era palese l'intendimento di chi ha formulato l'articolo 17 che non a tutto il personale ferroviario ma soltanto ai componenti il personale stabile ed in prova dovesse applicarsi la qualifica di pubblici funzionari.

La Commissione nella sua maggioranza ha ritenuto che nell'attuale momento si impone una questione di ordine pubblico e che, se nell'articolo 17 indirettamente viene richiamata la disposizione dell'articolo 181 del codice penale, ciò corrisponde alla necessità di sanzioni le quali vanno aggiunte a quelle civili.

L'onorevole Sonnino ha avvertito che si discute dalla Camera una legge importante senza una sufficiente preparazione.

Ricordiamo che ben poche sono le disposizioni di questa legge che diventano definitive; tutte le altre, e non sono molte, hanno il carattere di provvisorietà.

Dovrà correggersi l'articolo 25 del disegno di legge, perchè nell'ultima parte di esso si fa richiamo ad altra legge che non può essere determinata sino da ora. Quindi la Commissione proporrà che in quell'articolo venga sostituita alle parole: « con la legge di cui il disegno ecc. » la parola: « con apposita legge ».

Siamo molto lieti che l'onorevole Sonnino abbia dichiarato, come altri rappresentanti cospicui di gruppi parlamentari, di accordare il loro appoggio a questa legge riconoscendone l'urgenza e l'importanza.

Signori, lo sciopero venne annunciato da un manifesto, del Comitato di agitazione, rivolto ai cittadini di Roma, *i cui antenati furono i fondatori di quel diritto delle genti...*

Mi auguro che le nostre deliberazioni non offuschino queste tradizioni gloriose, ma in pari tempo mi auguro che i cittadini d'Italia e gli stranieri che visitano il nostro paese, mentre da qualche parte della Camera così strenuamente si sostiene il diritto dello sciopero, non abbiano motivo di ripetere i versi del Manzoni!:

. . . una feroce
forza il mondo possiede e fa nomarsi
dritto.

(Approvazioni).

PRESIDENTE. Verremo allo svolgimento degli ordini del giorno.

Il primo è quello degli onorevoli: Zerbo-
glio, Bissolati, Cabrini, Sichel, Montemartini, Enrico Ferri, Costa, Pietro Chiesa, Aroldi, Rigola, De Felice, Morgari, Agnini, Badaloni e Giacomo Ferri ed è il seguente:

« La Camera, ricordando che le trattative del 1902 tra il Governo e la rappresentanza dei ferrovieri si chiusero con la riserva formale di riprendere le trattative stesse alla scadenza delle convenzioni, per la revisione degli organici e per la sistemazione delle competenze accessorie e la determinazione delle indennità;

considerando la necessità di assicurare migliori turni di lavoro al personale, la sistemazione dell'avventiziato e il miglioramento delle condizioni agli operai dei depositi e delle squadre di rialzo;

invita il Governo ad aprire trattative coll'organizzazione dei ferrovieri, ferme restando in via provvisoria le disposizioni dell'articolo 16. »

Domando se quest'ordine del giorno sia secondato.

(È secondato).

Essendo secondato, l'onorevole Zerbo-
glio ha facoltà di svolgerlo.

ZERBOGLIO. Onorevoli colleghi, l'onorevole ministro dei lavori pubblici ieri sera negava che nel 1902 si fosse assunto l'impegno di riprendere allo scadere delle convenzioni ferroviarie le trattative sui punti rimasti insoluti. Io rispondo all'onorevole ministro ed osservo alla Camera che sta di fatto, e fatto incontrovertibile, che coloro i quali hanno partecipato a quella discussione ed a quelle trattative hanno ripetutamente detto che si doveva ripar-

lare adesso, cioè, allo scadere delle convenzioni, di tutto quanto nel 1902 non si era potuto decidere. Sta di fatto che non fu mai contestato, di fronte alle pubblicazioni che si fecero in merito a questa osservazione, che ciò fosse vero.

Ora io credo che la Camera debba dare importanza a tutto ciò (*Rumori e segni di impazienza*) che costituisce una delle ragioni morali per cui i ferrovieri hanno sempre creduto che essi non dovessero ritrovarsi oggi in quelle medesime condizioni nelle quali si ebbero a trovare nel 1902. I ferrovieri hanno pensato che il medesimo stato di fatto che si è avverato nel 1902 dovesse per logica inesorabile delle cose (*Rumori*) ripresentarsi ancora. E io ritengo che noi non possiamo non dare la massima importanza a questa condizione psicologica delle masse le quali hanno trovato sempre sul loro cammino l'equivoco. (*Rumori vivissimi*).

È inutile che gridiate così, non mi preoccupo nè punto nè poco delle vostre interruzioni. (*Rumori vivissimi*).

È opportuno, dicevo, che la Camera tenga conto di questo nuovo equivoco, perchè è appunto da una continuazione degli equivoci che è nato quello stato d'animo che ha trascinato una così grande massa di cittadini italiani al movimento attuale. Si è equivocato, lo diceva ieri anche l'onorevole Colajanni, intorno al famoso articolo 103 interpretato ora in un senso ora in un altro, lasciando la incertezza più completa ed assoluta nei ferrovieri. Questi ferrovieri hanno per vent'anni di fila dubitato sulla loro posizione ed essi, che quest'oggi credevano di riprendere le trattative, si vedono messi ancora una volta di fronte ad un equivoco nuovo (*Rumori*).

PRESIDENTE. Onorevoli deputati, facciano silenzio.

ZERBOGLIO. Onde è naturale che essi abbiano ricorso a quella che è in fondo l'ultima ratio... (*Rumori vivissimi*)... il partito della disperazione... (*Vivi rumori*).

Noi altri adunque, muovendo da questo punto di vista e dal convincimento (*Rumori*) di questa massa ferroviaria, chiediamo che si ripiglino ancora le trattative... (*Vivissimi rumori*).

Voci. Questo no! Mai (*Rumori vivissimi*.)

ZERBOGLIO. Gridate pure, ho abbastanza voce per continuare non ostante i vostri urli. (*Rumori*).

PRESIDENTE. Onorevoli deputati, se continueranno così, sospendere la seduta e me ne andrò.

È impossibile presiedere l'assemblea in questo modo! (*Rumori*).

ZERBOGLIO. La questione delle trattative (*Rumori — Interruzioni ed apostrofi tra deputati*).

PRESIDENTE. (*Con forza*). La finiscano!

ZERBOGLIO. La questione delle trattative ha dinanzi a sè due ostacoli: uno di carattere formale e l'altro di carattere sostanziale. Quello di carattere formale è che si ritiene che si menomi l'autorità del Governo e dello Stato scendendo a discutere con queste organizzazioni. Ora io dichiaro alla Camera che credo che, all'infuori delle nostre opinioni speciali e politiche, se noi siamo all'unisono con i nostri tempi, dobbiamo riconoscere che questa è una superstizione morale ed intellettuale. (*Bene! all'estrema sinistra — Rumori a destra e al centro*).

Io dichiaro fermamente di non parlare per riflesso di quello che siano le mie convinzioni socialiste, ma per quello che sono le mie convinzioni di uomo che vive nella modernità. Io non comprendo perchè, con una organizzazione la quale rappresenta una delle massime forze del nostro paese, non si debba venire a quelle trattative che ci portino su un terreno positivo e pratico; perchè noi non abbiamo i dati (non li ha nemmeno il Governo) per conoscere le condizioni di vita ed i bisogni reali di questa classe.

È quindi inevitabile e naturale che soltanto dal conflitto e dall'urto civile delle ragioni esposte dai rappresentanti della classe medesima e da quelli del Governo, possa sgorgare ciò che è veramente utile e può riuscire certamente proficuo al paese. Io credo di corrispondere con questa asserzione a qualche cosa che non può esser fuori delle vostre anime se vivono nei nostri dì.

C'è poi, come ho detto, una ragione sostanziale. Io comprendo che, dopo la sfilata di cifre dell'amico e collega Colajanni, e dopo quelle messe avanti dal ministro dei lavori pubblici, ci sia una certa suggestione, perchè le cifre suggestionano sempre, specialmente quando rappresentano dei milioni.

È assai arduo in questo momento poter discutere di cifre. Però, se noi potessimo indugiare su di esse, vedremmo che molto c'è da dire e da criticare. Si è parlato di medie.

Ma quale valore si può dare alle medie, quando non si possono riunire taluni stipendi assai elevati, con altri che sono bas-

sissimi? In questo modo non si può vedere quali siano le condizioni dei ferrovieri italiani.

Io credo che i signori della Camera abbiano esaminato molto di quello che si è scritto in questi ultimi tempi intorno alla questione ferroviaria, ed abbiano dovuto concludere che tutte queste cifre che si sono lanciate intorno a noi, hanno un valore che può variare e che esse approfondite hanno meno valore.

Una voce. Le vostre o le nostre?

ZERBOGLIO. Queste cifre bisogna che siano messe in correlazione col servizio ferroviario, che non è di quei servizi i quali sono per loro natura infecondi, ma di quelli che aumentano la ricchezza del paese.

Quando avremo una popolazione ferroviaria che sia più tranquilla... (*Rumori e interruzioni*).

FILÌ-ASTOLFONE. Se non l'agitare, sì.

ZERBOGLIO. ...noi avremo un servizio che necessariamente, ci compenserà di tutti quei milioni che ci hanno sbalordito.

Ieri l'onorevole Colajanni diceva: badate bene che in Italia ci sono delle popolazioni misere e che a confronto di queste popolazioni i ferrovieri stanno relativamente benissimo. È un ragionamento questo come tanti altri (*Commenti*) il quale però porta a delle conseguenze che sono disastrose perchè è naturale che ci sia sempre qualcuno che è più misero di qualche altro (*Rumori*) e con questo sistema alle nostre classi proletarie sarebbe precluso ogni progresso sulla via del miglioramento economico e sociale.

È strano che voi vogliate portare nella Camera l'argomento della miseria e dell'infelicità di altre classi lavoratrici per frenare coloro che dalla propria forza e dalle migliorate condizioni traggono la speranza di potere un giorno o l'altro migliorarle ancora (*Rumori*).

Io credo che, se ci fosse una maggiore tranquillità intellettuale nella Camera, nessuno potrebbe mettere in dubbio la bontà, non dico di queste argomentazioni, ma di quelle sulle quali esse si fondano. (*ilarità*).

La classe dei ferrovieri è una delle energie più vigorose del nostro paese e noi sappiamo come le ferrovie si possano paragonare al sistema della circolazione del sangue nell'organismo umano... (*Rumori*).

Sono cose che si fanno o non si fanno... (*Rumori*).

Questo dimostra che è una classe che merita i maggiori riguardi.

Io non posso, anche per un certo riguardo alla mia persona, perchè mi vanno diminuendo i mezzi di potenzialità vocale, andare oltre nelle mie osservazioni le quali dopo tutto si richiamano fondamentalmente a sentimenti che, se non si hanno, non c'è verso di infonderli ad alcuno (*Rumori*).

Voi avete udito d'altronde che ieri sera il ministro dei lavori pubblici riconosceva egli stesso che diverse delle domande che sono contenute nel mio ordine del giorno sono perfettamente giuste, e talune anzi sono già state accolte. (*Rumori — Interruzioni*).

Una voce. E allora che cosa volete di più?

ZERBOGLIO. Se noi, in nome di un supremo interesse nazionale, quale è quello dell'esercizio delle ferrovie, vi facciamo delle domande cui bisogna provvedere, non so (ed è forse la mia ingenuità di uomo giunto ieri alla Camera che me lo fa credere) perchè voi vogliate respingerle.

D'altronde ciascuno assume la propria responsabilità. (*Interruzioni — Rumori*).

Noi abbiamo la coscienza ferma e completa di avere compiuto il nostro dovere e desideriamo che voi l'abbiate ugualmente. (*Approvazioni all'estrema sinistra*) — (*Conversazioni animate*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, pensino che siamo solamente in principio e che, se si va avanti di questo passo, io non saprò come condurre a termine la discussione.

Segue ora l'ordine del giorno dell'onorevole De Andreis, il quale è il seguente:

«La Camera ritiene che il progetto di legge non risponda alle dichiarazioni fatte dall'onorevole Fortis in occasione della discussione sulle dichiarazioni del Ministero *ad interim* Tittoni;

che solo parte del progetto sia richiesto da condizioni d'urgenza;

che altre parti, e specialmente quelle riguardanti il personale, richiedano, anche per la loro gravità, una discussione più ampia di quella che è permessa dalle attuali circostanze della Camera;

rinvia ad ulteriore discussione gli articoli 16 *bis*, 17, 18, 24 e passa alla discussione degli altri articoli.»

Nel darle facoltà di parlare, onorevole De Andreis, la voglio pregare di considerare che nel suo ordine del giorno si trova una parte che ha veramente carattere sospensivo e avrebbe quindi dovuto essere presentata in altro momento, e che l'ultimo capoverso non può che riferirsi agli articoli

dei quali potrà a suo tempo proporre la soppressione.

Quindi la parte del suo ordine del giorno che ha veramente carattere generale è la prima.

Detto questo, domando se l'ordine del giorno dell'onorevole De Andreis sia secondato.

(È secondato).

Essendo secondato, l'onorevole De Andreis ha facoltà di svolgerlo.

DE ANDREIS. In una questione come la presente, che io ritengo essenzialmente politica, seguirò la mia abitudine che è quella di attenermi piuttosto a dichiarazioni, che non allo sviluppo completo delle argomentazioni.

Anche altre volte io ho detto che la Camera avrebbe essa stessa trovato argomenti che io non avrei potuto svolgere largamente, date certe circostanze della Camera stessa, e che anche ora non potrei sviluppare.

Le dichiarazioni riguardano l'azione politica del Governo e l'azione politica rispetto a due questioni principali... (*Conversazioni all'estrema sinistra*).

Silenzio là! (*ilarità — Vivi commenti a destra e al centro*).

Voce. Da qual pulpito vien la predica! (*Si ride*).

DE ANDREIS. La questione politica cade su due punti principali del presente disegno di legge: esercizio di Stato, e questione del personale ferroviario.

Ora noi abbiamo visto davanti a noi passare altri ponderosissimi progetti sull'esercizio di Stato. Senonchè lo stesso onorevole Fortis, quando non era ancora presidente del Consiglio, dichiarò che tali progetti non potevano venire davanti alla discussione della Camera...

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Infatti non vengono. (*Si ride*).

DE ANDREIS. La stessa crisi ha ritardato il lavoro della Commissione: la nomina di parecchi membri della Commissione a ministri ha ritardato di nuovo questo lavoro e l'onorevole Fortis dichiarò che occorre presentare una leggina di pochi articoli la quale permettesse soltanto di preparare lo Stato ad entrare in possesso delle ferrovie al tempo opportuno.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. E a continuare l'esercizio.

DE ANDREIS. Invece ora abbiamo davanti non soltanto pochi articoli, ma ab-

biamo un vero nuovo progetto, di tale importanza, per tutti i problemi che vi si collegano, che la maggior parte dei deputati ha creduto di presentare degli emendamenti di cui la sola discussione presenterebbe altissimi problemi di gravità eccezionale. Per citarne uno soltanto, accennerò al fatto di un emendamento sulla presa di possesso delle linee venete, che meriterebbe una discussione molto più vasta di quella che sia possibile in questo momento. Soltanto il fatto che la Commissione, all'ultima ora, vi introduce un articolo sull'arbitrato obbligatorio, tema gravissimo, dimostra la necessità di una larga ed alta discussione che non è assolutamente possibile. Ed il Governo si permette (*Vivissimi rumori*) di portar qui all'ultim'ora questo progetto obbligando la Camera a discuterlo sommariamente e, direi quasi, col laccio al collo!

Il Governo doveva mantenere la sua parola e preparare quella leggina di pochi articoli, che permettesse alla Camera di dire: ormai fatalità vuole che all'esercizio di Stato si venga, nemmeno i liberisti possono più venire a dire che è possibile in questo momento l'esercizio privato; è impossibile provvedere altrimenti, perchè quando le Società dicono che abbandonano il servizio bisogna bene che il Governo si impadronisca delle linee; ma almeno non discuteremmo che il tema della presa di possesso. Presa di possesso per la quale sarebbero bastati i primi 5 o 6 articoli della legge per dar tempo al Governo di meditare su tutti i problemi e di permettere alla Camera di discuterli con quella larghezza e con quella gravità che meritano.

Ed è in questo senso che io affermo come il Governo manca al suo dovere politico. Ora poichè il Governo è trascinato esso stesso all'esercizio di Stato senza convinzione (io non parlo di questo Governo nè di un altro; voi sapete che quando noi parliamo del Governo, noi intendiamo qualche cosa di istituzionale (*Rumori a destra*) la quale è rappresentata non dall'onorevole Giolitti nè dall'onorevole Fortis, ma dal sistema complessivo di istituzioni che regna in Italia) sarebbe stato molto meglio anche per esso che si fosse limitato a quello che aveva promesso l'onorevole Fortis, cioè alla parte che era davvero la presa di possesso.

È urgente che noi discutiamo oggi l'arbitrato obbligatorio? È urgente che noi discutiamo oggi una quantità di problemi ponderosi compresi nel progetto che ci sta ora davanti?

Voci a sinistra. No, no!

DE ANDREIS. È urgente tutto questo?

Altre voci. No, no!

DE ANDREIS. Ed allora perchè ci proponete tutta questa roba?

Voci. È la Commissione.

DE ANDREIS. No, io non parlo dell'arbitrato obbligatorio che è proposto dalla Commissione, ma parlo anche di tutti i problemi che sono insiti nel progetto del Governo; perchè se il Governo si fosse limitato ai pochi articoli necessari, non avremmo la valanga di emendamenti gravissimi, importantissimi, che non si possono largamente discutere. Questa importanza l'ha data il Governo e la danno i deputati, perchè si tratta di un problema gravissimo di finanza ed anche di tecnica; perchè voi avete dimenticato che il problema ferroviario è essenzialmente anche un problema tecnico.

E voi ci volete fare approvare tutta questa mole, quando la Camera è impaziente di andarsene, quando la Camera urla, quando sapete che la Camera quindi voterà qualunque cosa? (*Conversazioni*).

A dimostrare quanto il problema sia grave e richieda una discussione ampia e pacata, basta accennare alle osservazioni fatte dall'onorevole Sonnino sopra le incongruenze e le contraddizioni dell'articolo 17. Sarebbe quindi opportuno rimandare tutte queste questioni, come si era proposto in altra occasione, ad un disegno di legge il quale regoli il contratto generale dei servizi pubblici anzichè iugulare la Camera in questo modo per farle risolvere soltanto parzialmente il vasto problema.

COTTAFVI, SANTINI ed altri. Di fronte allo sciopero non si può!

DE ANDREIS. Le stesse osservazioni fatte ieri dall'onorevole Prinetti meriterebbero una discussione molto pacata e serena. L'onorevole presidente del Consiglio, che pure si è accorto come l'onorevole Prinetti non abbia fatto che brevi dichiarazioni, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici, se dovessero veramente rispondere con dati statistici e con dati di fatto alle osservazioni dell'onorevole Prinetti, impiegherebbero forse parecchie e parecchie ore a raccogliere cotesti dati ed a rispondere.

Questo dimostra adunque che noi ci troviamo davanti ad un problema molto più grave di quello che vi proponevate di presentarci. Voi dovevate limitarvi a presentare quello che avevate promesso: la presa di possesso; stabilendo: il giorno tale il Governo piglia il possesso delle linee; il giorno

tale il Governo provvede al servizio ferroviario.

COTTAFVI. Bastava far fare un verbale da un segretario comunale. (*Si ride — Commenti*).

DE ANDREIS. Ma un altro rimprovero politico, molto più grave, io faccio al Governo. Io parlo con molta maggiore serenità, non ostante forse qualche rimprovero che mi verrà da questa parte della Camera (*accenna all'estrema sinistra*), in quanto in tutto questo periodo di tempo non ho nascosto agli amici socialisti ed agli amici ferrovieri il mio pensiero sopra questa questione.

Io non sono uso a nascondere mai, nemmeno davanti agli amici, le mie convinzioni. Io non temo la impopolarità e tanto più posso essere sereno, in quanto che proprio la nostra scuola, la scuola mazziniana è stata quella che in Italia, sola si può dire, pur mantenendo il concetto dell'elevamento delle classi lavoratrici, ha sempre combattuto il metodo della lotta di classe. (*Bravo! — Approvazioni a destra*). Noi, anche a costo di perdere i nostri colleghi, ci siamo levati contro questa teoria e, se fossimo curanti di piccole soddisfazioni personali, dovremmo essere lieti di vedere come la lotta di classe, la quale può essere scientificamente concepita come un dato di fatto in un momento storico, ma non può essere secondo me eretta a metodo di azione, la lotta di classe vada dolorosamente frantumandosi nella lotta degli egoismi delle categorie (*Bravo! Bene! — Approvazioni a destra*), egoismi rappresentati da quello che chiedono i ferrovieri in contrasto con gli interessi di tutte le classi di cittadini. (*Bravo! — Approvazioni*).

Tanto più dunque io sono sereno in quanto che sono caduto per lo sciopero generale, avendo sostenuto che esso era giusto. (*Interruzioni — Rumori — Commenti*). Non l'ho nascosto davanti ai miei elettori (*Nuove interruzioni*) pur sapendo che, facendo quella professione di fede, sarei caduto; ma non ho creduto debito di lealtà di non nascondere agli elettori quello che ho creduto di fare e di far bene.

Cosicchè ripeto che anche quella parte, almeno esteticamente, grandiosa delle teorie di Marx e di Engel, adesso perde la primitiva grandiosità che consiste nella lotta fra le due uniche classi di sfruttatori e di sfruttati, viene a frantumarsi dolorosamente ed egoisticamente in una quantità di lotte piccole ed antipatiche.

Ma appunto perchè io ho avuto il coraggio di dire queste cose ed ho anche il coraggio di venire ad affermarle alla Camera, appunto per questo io dico: guardate bene, non tutta la colpa noi possiamo e dobbiamo addossarla ai ferrovieri.

No, no, non inferociamo; anche tu, caro Colajanni, in qualche momento hai esagerato, nella forma forse; ma io ripeto, non inferociamo adesso, in questo momento. Non tutta la colpa dell'istante che attraversiamo è dei ferrovieri. Essi avevano iniziato una lotta di indole economica, lotta che poteva presentare contrasti e contraddizioni con altre classi, con gli interessi della finanza, ma che poteva essere mantenuta nel campo economico. E poichè io rammento che nell'ultimo suo discorso il Barzilai diceva appunto che unico freno alle esagerazioni oppure, dirò più mitemente, alle eccessività relative di certe domande, unico freno è l'opinione pubblica, voi sapevate precisamente che quando alla opinione pubblica educata si dimostrano certe contraddizioni, essa agisce sempre come ha agito in altri casi recenti.

E voi potevate (ripeto senza far colpa o accusare questo o quell'altro Governo) voi potevate lasciare la lotta nel campo economico, lasciare che la questione si dibattesse soltanto nel grande agone dell'opinione pubblica. E quando l'onorevole Tedesco, ancora ministro, faceva alla Camera quelle dichiarazioni che parvero troppo deboli a gran parte della Camera stessa, io invece dentro di me quasi mi felicitavo del tenore di quelle dichiarazioni che dicevano appunto: il Governo aspetta: o la agitazione aumenterà d'intensità e di valore perchè sostenuta dall'opinione pubblica e il Governo farà il suo dovere da una parte; o l'agitazione si dimostrerà artificiosa e fomentata unicamente da pochi interessi, e il Governo compirà egualmente il dover suo. (*Bravo!*)

Ma invece, mentre la cosa poteva restare nel campo economico, voi, quasi apposta, inventaste gli articoli 71 e 72 riportando così la questione nel campo politico dove noi attingiamo la vita e i principii.

L'onorevole Sonnino avrebbe dovuto ricordarsi che, quando i suoi amici scaraventarono nella Camera il progetto del regolamento, mentre l'ostruzionismo si poteva dire quasi fiaccato sulla questione principale, noi siamo ritornati da capo con un'azione vigorosa appunto sulla questione del regolamento.

Noi potevamo oggi discutere serenamente

sulle condizioni finanziarie dello Stato e sulle domande dei ferrovieri; ma sulla questione politica non vi è dubbio per noi e la domanda liberale dei ferrovieri che respinge ogni compressione deve essere accolta. Infatti guardate: quando l'onorevole Fortis venendo al potere dice: io non accetterò gli articoli 71 e 72, subito gli animi si calmano. Perchè io non credo che proprio la malattia dell'onorevole Giolitti fosse un trionfo per i ferrovieri.

Certamente nelle battaglie ognuno approfitta del momento favorevole ed ognuno cessa da una lotta quando lo crede conveniente e non domanda al nemico suo il permesso di smetterla. Ma in ogni modo l'agitazione era cessata e la questione era in uno stato di riposo; e allora si poteva ancora discutere serenamente sulla questione finanziaria ed economica, perchè lo sciopero non si delineava affatto. Ma proprio allora voi del Governo andate a pescare in acque torbide gli articoli 17 e 24 di questo progetto, e ciò appunto in un momento in cui l'opinione pubblica sarebbe stata contraria ad ogni agitazione dei ferrovieri. (*Interruzioni*). Io non accuso, dico che per lo meno siete stati ingenui ed imprevedenti, dico che siete stati voi stessi a provocare lo sciopero. (*Interruzioni — Rumori*).

Noi quindi dal punto di vista politico vi rimproveriamo di non avere mai avuto il chiaro concetto di un Governo il quale, pur difendendo gli interessi nazionali, deve avere però un alto concetto di se stesso e della nazione.

Voi invece avete voluto fare la piccola guerra; e quando ieri sentivo l'onorevole Sonnino il quale anzichè dire: non solo io appoggio il Governo, ma io delinea il programma dell'opposizione anche sul problema ferroviario, quando io sentivo che esso si perdeva in piccole critiche su alcuni articoli, io mi formavo questo concetto: ma dov'è in questa Camera l'uomo di Stato che domani possa guidare il paese? (*Rumori*).

Voci. C'è lei. (Si ride).

DE ANDREIS. Bisognerebbe che la buona volontà di Sonnino salisse più alto, ed allora probabilmente io darei le dimissioni per non accettare. (*Si ride*). Ma (questo è il punto) io vedo nel Ministero presente, nei Ministeri passati, io vedo nella Camera la mancanza di un alto criterio che informi la politica interna e la politica finanziaria. Tutti pare dicano: vogliamo fare una dimostrazione politica: i ferrovieri minacciano lo sciopero; e allora li facciamo stare

a posto con quegli articoli, tanto per fare il dispettuccio...

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. No, lei non ha capito niente.

DE ANDREIS. Ma questo non risponde alla profonda idea di un Governo liberale.

Io vi dico sinceramente che, votando contro di voi, dicendo che voi avete inopportunamente dal punto di vista politico sollevato delle agitazioni gravissime e dannose, noi non veniamo a dichiarare qui che diamo in ogni punto ragione alle domande dei ferrovieri, ma noi vi diciamo che votando contro di voi votiamo contro il vostro sistema. (*Rumori*). Il quale con l'esercizio di Stato (e lo hanno detto parecchi qui) diventerà fiscale senza speranza nessuna che diminuiscano le tariffe.

Votiamo contro il sistema che cerca di imbrigliare i ferrovieri con articoli di legge i quali non rispondono alle necessità del momento. Noi quindi, coerentemente alle nostre idee sempre qui manifestate, voteremo contro qualunque ordine del giorno il quale suoni fiducia nel Ministero.

PRESIDENTE. Segue ora l'ordine del giorno dell'onorevole Maggiorino Ferraris, sottoscritto anche dai deputati Casciani, Ciappi, De Stefano e Moschini. È in questi termini:

« La Camera, riconoscendo la necessità di provvedere al più presto all'assetto organico dell'esercizio delle ferrovie, passa alla discussione degli articoli ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia secondato da trenta deputati.

(È secondato).

Ha facoltà di svolgerlo, onorevole Ferraris Maggiorino.

FERRARIS MAGGIORINO. Ho chiesto di parlare per una breve e succinta dichiarazione di voto a nome dei miei amici di questa parte della Camera.

Nelle presenti circostanze, a tutti note, noi non crediamo di dover intervenire largamente nella discussione del disegno di legge, come esso pur meriterebbe. Ma, prendendo atto di queste circostanze e senza ricercarne per ora le responsabilità, noi non possiamo a meno di esprimere il nostro rammarico, direm mo quasi la nostra apprensione, perchè l'esercizio di Stato del più grande organismo economico del paese e di una azienda finanziaria estremamente delicata e pericolosa si inizi con disposizioni sem-

plicemente transitorie, provvisorie e quindi necessariamente inadeguate sia nell'ordine tecnico, sia nell'ordine finanziario.

Fu detto, a ragione, che in questa legge, come legge di esercizio provvisorio, vi è troppo e, come legge di esercizio definitivo, vi è poco, poichè la esperienza ci ha insegnato che i provvedimenti, nati come transitori e provvisori, finiscono per durare più di quanto il Parlamento crede all'atto della loro approvazione.

Noi crediamo bene di manifestare su questo punto le nostre riserve, tanto più perchè a molti di noi sono presenti ancora i ricordi, che furono citati ieri, di quell'infelice esercizio di Stato, dal 1878 in poi, che fu una grande sventura per la finanza ed una sventura per il paese. In una condizione simile nè la Camera nè il Governo, debbono più ricadere. Noi quindi confidiamo che il Governo, prima che sia terminata la discussione di questa legge, vorrà farci dichiarazioni precise intorno al tempo e al modo, in cui esso creda di procedere alla approvazione della legge definitiva sull'ordinamento dell'esercizio di Stato. Diciamo di più: noi crediamo necessario che dalla bocca del Governo, come già è stato chiesto da altri autorevoli oratori, sia ben chiarita nell'ordine finanziario e nell'ordine morale la portata di alcune sue dichiarazioni, specialmente per quanto concerne l'articolo 21, che lascia aperto l'adito a nuove spese a favore dei ferrovieri.

Quest'articolo deve essere, a nostro avviso, ben chiarito nella sua portata finanziaria, come un autorevole emendamento propone, per opera soprattutto dell'onorevole ministro del tesoro, che ne ha la responsabilità diretta.

Nell'ordine finanziario non comprendiamo un esercizio di Stato che, dopo avere equamente tutelato il personale, si traducesse quasi in un esercizio a beneficio del personale medesimo, piuttosto che a beneficio dell'economia nazionale e dell'agricoltura, di cui conosciamo e sentiamo vivamente le sofferenze.

Crediamo sistema pericoloso il ricadere negli errori del passato, e, sia pure colle migliori intenzioni, il lasciare l'adito aperto a speranze ed illusioni, che debbono necessariamente tradursi o in disinganni, o in gravissimi oneri per il contribuente, speranze ed illusioni che fomenterebbero nuovo malcontento e nuove agitazioni, fatali a quell'esercizio di Stato che proponiamo.

Così pure dobbiamo necessariamente fare

qualche riserva sull'articolo 16-bis, che riguarda l'arbitrato; e sull'articolo 17, che contiene disposizioni disciplinari, perchè ancora bene non ci è stato dato di comprendere il pensiero del Governo su questo problema ed il suo accordo, o meno, con le proposte della Commissione. Ma ci affrettiamo a dichiarare nettamente che consideriamo la disciplina degli addetti ai pubblici servizi come una necessità indeclinabile per il regolare funzionamento dei servizi stessi, come una condizione imprescindibile dello svolgimento ordinato e progressivo di una vera e sana democrazia.

Con queste brevi dichiarazioni termino, dichiarando che accettiamo lealmente e sinceramente l'invito che, con cortese e simpatica parola, ci venne rivolto dal presidente del Consiglio e dal ministro dei lavori pubblici, di cooperare col Governo alla sollecita discussione di questa legge. È lontano da noi il pensiero di voler creare in questo momento qualsiasi difficoltà al Governo, perchè sarebbero difficoltà create allo Stato; e ci auguriamo che questa nostra discussione, procedendo calma e serena, provi fuori di qui che, se ci sono delle persone, che hanno creduto di poter fare assegnamento sulle naturali e logiche divisioni dei partiti costituzionali (*Bravissimo!*), di fronte ai gravi e delicati interessi d'ordine pubblico, di fronte ai gravi e delicati interessi della economia nazionale, esse debbono persuadersi che hanno fatto male i loro calcoli. (*Benissimo!*)

Noi sentiamo che in questa concordia dei partiti costituzionali vi è la possibilità di avviare il paese verso la soluzione di questi problemi che, appunto con una sana politica di riforme, vogliamo prontamente, coraggiosamente risolvere,...

FERRI ENRICO. Ma non viene mai questa politica!

MAGGIORINO FERRARIS ...sentiamo che, con la calma e la serenità di questa discussione, il Parlamento ha trovato il senso della sua autorità e responsabilità. (*Vive approvazioni. — Applausi.*)

PRESIDENTE. Prego l'onorevole presidente del Consiglio di esprimere l'avviso del Governo sugli ordini del giorno che sono stati presentati.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Prima di dire il pensiero del Governo intorno ai diversi ordini del giorno, risponderò brevemente alle critiche ed alle obiezioni, che si sono fatte alla legge in questa grave discussione.

Voglio cominciare dalle ultime, che ho sentito, anche perchè, avendo esse carattere quasi interamente politico, sono quelle alle quali io mi tengo più obbligato di rispondere.

L'onorevole De Andreis mi ha mosso due rimproveri politici. Il primo è quello di avere presentato una legge che eccede i confini di quel progetto di cui parlai come deputato. Ora io non avrei mai pensato che l'onorevole De Andreis avesse dato tanto peso alle mie parole di deputato...

DE ANDREIS. Era già candidato. (*Si ride.*)

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* ...sì da ritenere che avrei dovuto rigorosamente obbedire al mio concetto anche da questo banco. Del resto il mio concetto non è mutato. Dissi che bisognava fare una breve legge che provvedesse a due cose: al trapasso del patrimonio ferroviario nelle mani dello Stato, ed alla continuazione regolare, e senza scosse, dell'esercizio ferroviario, in modo che il paese non avesse a sentirne alcun detrimento. Ora a ciò corrisponde esattamente - almeno secondo il nostro modo di vedere - la legge che abbiamo presentato. Parmi dunque che il primo rimprovero dell'onorevole De Andreis non sia fondato.

L'onorevole De Andreis dice: ma intorno ai vostri articoli di legge si sono accumulati molti emendamenti, che trattano, *de omnibus rebus*, di tutte le questioni possibili e immaginabili; ma questa non è nostra colpa! Se l'onorevole De Andreis vuole che sino da ora noi dichiariamo che non accettiamo nessuno di questi emendamenti, siamo dispostissimi a farlo. (*Si ride.*) Vuol dire che in via di transazione accetteremo di discutere quelli che possano tornare di qualche utilità alla cosa pubblica.

Il secondo rimprovero dell'onorevole De Andreis è ancora più grave, ma in linea di fatto non ha alcuna base. Dopo avere espresso giustissimi concetti intorno alla lotta di classe in confronto al metodo mazziniano della solidarietà fra le classi, concetti ai quali mi associo interamente... (*Interruzione del deputato De Andreis.*)

Oh! quando vorrà discutere di questo, le mostrerò come ella sia ingiusto in certi suoi giudizi, giacchè gli uomini di Stato, dei giudizi del tempo non si devono mai curare, se vogliono fare qualche cosa di buono. (*Bravo! Bene!*)

Egli, dunque, mi rimprovera di avere, proprio nel momento in cui la questione economica tra i ferrovieri e l'amministrazione

dello Stato stava per maturarsi, e quando proprio l'opinione pubblica col suo impero avrebbe dovuto dirimere questa questione, di essere andato pescando due articoli in sostituzione del 71 e del 72, che avevamo abbandonati, per destare un'altra volta la discordia, e per rendere politica una questione che era essenzialmente economica. Ora in linea di tempo, onorevole De Andreis, le faccio osservare che gli articoli 17 e 24 sono nati molto prima della minaccia di sciopero, molto prima che quest'ultima agitazione si manifestasse.

Dal punto di vista poi intrinseco del loro valore le faccio osservare, e le dimostrerò quando voglia, che questi due articoli non sono politici, non hanno alcun carattere politico, non hanno alcun carattere di pena. L'articolo che dichiara pubblici ufficiali i ferrovieri nell'esercizio delle loro funzioni, contiene una massima che era già vecchia nella giurisprudenza, e l'altro, che si riferisce alla risoluzione del contratto *ipso facto et ipso jure*, mi pare che risponda ad un principio di diritto civile, che non ha nulla a che fare colle penalità.

D'altronde, onorevole De Andreis, come vuole che rimanessimo noi, rimanesse l'amministrazione dello Stato, di fronte ad uno sciopero, di fronte all'abbandono di un pubblico servizio, com'è il servizio ferroviario? Vuole che noi aspettassimo che l'impero della pubblica opinione avesse persuaso i ferrovieri a ritornare in servizio? (*Si ride*).

Onorevole De Andreis, qui si tratta di una difesa: qui non si tratta di altro se non del diritto e del dovere di sostituire immediatamente quel personale che, mancando al proprio ufficio ed al proprio contratto, abbandona il servizio, (*Bravo! — Approvazioni*), perchè è un sacrosanto dovere dello Stato di mantenere incolume questo pubblico servizio, il quale serve alla vita quotidiana del paese. (*Bravo! — Vive approvazioni*).

Dunque, onorevole De Andreis, un poco d'imparzialità, un po' di serenità, e vedrà che i due rimproveri politici che ella ha voluto farmi, e che mi dolevano, non hanno alcun fondamento.

L'onorevole Maggiorino Ferraris ha fatto alcune critiche alla legge. Egli avrebbe forse desiderato che fossimo venuti avanti al Parlamento con un progetto definitivo...

FERRARIS MAGGIORINO. Desideriamo che venga presto.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Prestissimo; noi siamo

nelle mani della Commissione e attendiamo che al più presto la Commissione ci ammannisca il progetto.

PANTANO, *della Commissione*. Stia sicuro che manterremo la parola data.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Onorevole Pantano, anche io la manterrò.

FERRARIS MAGGIORINO. Prendiamo atto con piacere: tutti d'accordo.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non entrerò nella considerazione politica che anima il discorso dell'onorevole Maggiorino Ferraris, perchè io partecipo con tutto il cuore al concetto che egli ha svolto nelle ultime parole del suo discorso.

Un'altra osservazione assai grave è stata fatta dall'onorevole Maggiorino Ferraris. Egli teme che alcune disposizioni di questo disegno di legge possano lasciare qualche incertezza intorno all'onere finanziario definitivo, che s'incontra con l'approvazione di questo disegno stesso.

Orbene, ci affrettiamo a dichiarare che siamo dispostissimi, per dissipare ogni equivoco, ad accettare, nella sua sostanza, l'emendamento Guicciardini. (*Benissimo!*).

Noi non possiamo essere onniveggenti; non credevamo che questo sospetto potesse essere sollevato. Evidentemente un uomo di alto senno ci rappresenta questo pericolo e perciò siamo lietissimi di accettare, nella sua sostanza, questo emendamento. (*Benissimo! — Commenti*).

L'onorevole De Andreis (al cui discorso ritorno per un momento), per mostrare che era sproporzionato al bisogno il disegno di legge che presentavamo al Parlamento, ha detto: se voleste solamente rispondere alle ragioni dell'onorevole Prinetti, per ciò che concerne l'esercizio privato in confronto di quello di Stato, dovrete impiegare molte ore a raccogliere i dati e i documenti. Onorevole De Andreis, questo bisogno non l'abbiamo sentito, non già per poco rispetto all'opinione manifestata dal collega onorevole Prinetti, che fu già ministro dei lavori pubblici, che tenne altissimo il prestigio del Governo e ne curò gli interessi durante il suo Ministero, ma perchè a noi è parso, e pare, che la questione dell'esercizio di Stato o dell'esercizio privato, nelle circostanze in cui ci troviamo, sia divenuta una questione assolutamente accademica; ed è per questo che io mi dispenso dal rispondere a quelle ragioni, le quali non troverebbero, nella co-

scienza dei nostri colleghi, diciamolo francamente, alcun'eco di opportunità.

Un esame critico della legge è stato fatto dall'onorevole Sonnino, il quale, adoperando quella sua facoltà analitica che tutti conoscono, ed esaminando la legge nelle varie sue parti, ha trovato qua e là qualche menda, ed io non dico che non si possa anche, per alcuna delle sue osservazioni, trovare opportuno rimedio. Ma il fatto stesso che l'onorevole Sonnino ha dichiarato alla Camera che egli voterebbe questa legge, anche se rimanesse tale, quale è, dimostra che i difetti della legge sono piccoli, perchè sono certo che l'onorevole Sonnino non si adatterebbe ad approvare una legge, che riconoscesse in qualche parte di pregiudizio agli interessi dello Stato.

Ma l'onorevole Sonnino ha pronunziato anche alcune frasi che mi sono parse alquanto ingiuste. Egli ha detto, per esempio, chiamando sanzioni penali quelle che in realtà non sono tali, che esse non sono di grande valore. Mi perdoni l'onorevole Sonnino, questa è una frase troppo generica, ed io ritengo che in una questione come questa, che è la questione più grave della legge, se ella nel suo alto intelletto avesse concepito delle sanzioni più efficaci e più opportune, avrebbe dovuto enunciarle.

E lo avrebbe dovuto perchè io non credo che l'opposizione debba suggerire il meglio al Governo, ma dal momento che l'onorevole Sonnino ha dichiarato, con sentimento di alto patriottismo, di essere disposto a votare questa legge in omaggio all'autorità dello Stato, come tale, è evidente che egli non poteva essere in questo caso dispensato, anche appartenendo all'opposizione ed essendone il capo, di suggerire questi migliori espedienti che potevano giovare alla legge.

SONNINO SIDNEY. Ho accennato altri progetti i quali avevano disposizioni più efficaci.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io rispetto molto le sue opinioni, ma a me pareva che questo dovesse essere il pensiero suo. L'onorevole Sonnino ha detto altresì, ed è una censura abbastanza grave, che egli non sa rendersi conto dell'importanza di dichiarare pubblici ufficiali i ferrovieri.

Ora questa questione...

SONNINO SIDNEY. Seguiti pure, ma io non ho detto questo.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. No? Allora non dico niente.

(*Si ride*). Tanto più che questa materia è riservata al mio collega guardasigilli, e non voglio invadere il suo campo. Egli ha detto altresì che le disposizioni del codice concernenti i pubblici ufficiali non si possono estendere agli eccitatori e sobillatori, a quelli che hanno parte nel delitto, più che grande, i quali rimangono impuniti. Anche questo non è esatto, perchè vi è tutto il titolo della complicità, onorevole Sonnino, che potrebbe bastare.

SONNINO SIDNEY. Io ho parlato dei ferrovieri capi dell'agitazione...

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Per quelli vi sono disposizioni precise.

SONNINO SIENEY. ...che erano colpiti più gravemente dal progetto Giolitti. Il vostro colpisce più gravemente i ferrovieri ordinari, la massa; questa la mia osservazione.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ad ogni modo, onorevole Sonnino, queste sono questioni particolari nelle quali non ci vogliamo perdere. Sono lieto del suo consenso nel concetto generale della legge, e me ne congratulo per il paese.

La più fiera requisitoria contro la legge doveva naturalmente partire dall'onorevole Ferri, come rappresentante del socialismo parlamentare: ed io ho prestato attentissimo orecchio a tutte le sue argomentazioni. La sua tesi fondamentale a me pare sia stata questa: che sotto forma larvata noi abbiamo voluto esercitare una compressione sul diritto proletario. Questa frase è molto complessa; è una frase che tiene, naturalmente, della natura dell'ingegno dell'onorevole Ferri che è molto complesso. (*Si ride*).

Le frasi che egli ha adoperato sono frasi quasi tutte che collimano con questa: mancanza di sincerità, astuzia politica. Di tutte queste frasi non voglio fare un florilegio, e non importa farlo. Dico semplicemente, e mi propongo di dimostrarlo, che queste frasi sono, in realtà, vuote di senso. (*Commenti*).

Mancanza di sincerità, forma larvata di compressione. In altri termini vuol dire: voi avete, per darla ad intendere ai gonzi, abbandonato gli articoli 71 e 72 per introdurre altri due che li equivalgono. Almeno io credo che in linguaggio volgare questa sia la traduzione genuina della frase un po' altisonante dell'onorevole Ferri. Ebbene, onorevole Ferri, noi abbiamo detto sempre apertamente il nostro pensiero. Io l'ho detto qui, e l'ho detto dal mio banco di deputato costantemente. Noi non ammettiamo lo scio-

pero nei pubblici servizi. C'è cosa più chiara di questa? C'è mancanza di sincerità in questo? (*ilarità — Bene!*)

FERRI ENRICO. Nella legge non è così chiaro. (*Oooh!*)

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. È chiarissimo!

Noi facciamo una grande distinzione, onorevole Ferri. Noi, anche rispetto ai ferrovieri, distinguiamo l'organizzazione loro, che rispettiamo finché non sia ribelle contro la legge. La rispettiamo altamente perché crediamo che sia uno strumento di perfezionamento, di elevazione, di educazione civile e politica. Ma altra cosa è lo sciopero.

Noi non crediamo che queste organizzazioni ferroviarie, le quali sono addette ad un pubblico servizio così importante, come è l'esercizio ferroviario, abbiano facoltà, a loro volontà, di abbandonarlo e di lanciare il paese in una crisi terribile, così rispetto alle sue sussistenze, come rispetto al suo commercio ed alla sicurezza intera del paese. (*Bravo!*)

Io non credo che possa essere nella facoltà dei ferrovieri di mettere in pericolo perfino l'esistenza politica del paese, perché in un dato momento o la Camera o il Senato non si potrebbero riunire se a loro piacesse di sospendere il servizio. (*Bene! Bravo! — Commenti.*)

Io credo che gli addetti ai pubblici servizi non abbiano diritto di abbandonarli per questa ragione specialissima: che il diritto di tutti, il diritto dell'intera popolazione sta al di sopra di qualunque ragione, di qualunque diritto, di qualunque pretesa di classe o categoria di lavoratori.

Voci. È vero! è vero!

BARZILAI. Questo è giustissimo!

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Bravo Barzilai! Io non ho mai dubitato di questi suoi sentimenti. (*ilarità.*)

Sarà questione di determinare quali sono questi servizi, perché io credo che non possa essere lasciato in una assoluta indeterminatezza quali sieno questi servizi pubblici, nei quali non vi sia il diritto nel lavoratore di abbandonare il lavoro.

Ma evidentemente, quando si tratta di servizi che interessino tutta la popolazione, il servizio dei trasporti, la luce, l'acqua, il pane ecc., come volete concepire che lo sciopero possa privare le popolazioni di tutto questo? Ciò non sarebbe civiltà, sarebbe la più raffinata barbarie.

FERRI ENRICO. Ma anche a noi interessa la vita nazionale... (*Oooh! — Rumori.*)

SANTINI. Ma intanto affamate il popolo.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Per questo ho detto che bisogna arrivare (perché disgraziatamente questo principio di lotta di classe inquina tutta la nostra vita economica) a determinare per legge quali sieno i servizi nei quali il diritto di sciopero non è ammissibile. (*Approvazioni — Rumori all'estrema sinistra.*)

MONTEMARTINI. Il difficile sarà arrivarci. (*Oooh! — Rumori.*)

FILI-ASTOLFONE. Chiameremo voi!

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. D'altronde, o signori, se noi vogliamo anche scendere per un momento alla considerazione dei rapporti contrattuali che intercedono fra i lavoratori e lo Stato (e ve lo ha detto nel suo fortissimo discorso anche l'onorevole Colajanni) si vede che la natura di questi rapporti esclude assolutamente lo sciopero. Questi rapporti sono di uomini che prestano il loro lavoro, ma lo prestano con un corrispettivo fisso, con un contratto stabile, col diritto alla pensione per sé e per le loro famiglie; ora tutto questo come è concepibile con la libertà del lavoratore il quale dice: io voglio abbandonare il lavoro quando mi pare e piace? (*Approvazioni.*)

Evidentemente, abbandonando il lavoro, esso abbandona tutti i benefici ed i vantaggi che si è procurato antecedentemente, e questa è la più grave iattura che si possa portare alla famiglia ferroviaria.

Qui viene una questione che è stata sollevata oggi dall'onorevole Zerboglio nel suo ordine del giorno, cioè quella dei diritti che i ferrovieri affacciano oggi.

Egli ha detto che fino dal 1902, quando furono fatte quelle trattative da cui poi derivò la legge, si rimase d'accordo, che allo scadere delle convenzioni sarebbero state riprese le trattative con i ferrovieri per procedere ad un secondo periodo di concessioni, perché in fondo trattativa è sinonimo di concessione, non ci facciamo illusioni. (*ilarità — Approvazioni.*)

FERRI ENRICO. È sinonimo di accordo. (*Rumori.*)

Voci. No, no, di concessione.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ora io non voglio in questa questione prevenire gli argomenti del

mio collega dei lavori pubblici. (*Interruzioni*). Se lo ha detto ieri, lo ripeterà oggi. (*Ilarità — Interruzioni all'estrema sinistra*). In ogni modo quando lo ha detto una volta lo ha detto per sempre. (*Ilarità*). Egli ha detto che di queste future trattative non c'è traccia, come non c'è traccia dell'impegno che è stato preso; quindi nessuno ha diritto di menzionare un impegno che non esiste...

Una voce all'estrema sinistra. Ma se ne è sempre parlato. (*Rumori*).

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Dico questo per rispondere direttamente alle argomentazioni dell'onorevole Zerboglio; in ogni caso io dovrei fare delle riserve, perchè non credo che tutto ciò che un precedente Governo ha fatto al di là di quello che potesse parere conveniente ad un Governo successivo, sia per questo impegnativo, se non ha il carattere dell'obbligatorietà. (*Benissimo!*)

Noi abbiamo concesso, onorevole Zerboglio, lo creda, e se ne persuadano anche i nostri avversari di quella parte della Camera, noi abbiamo accordato ai ferrovieri tutto quello che credevamo di potere accordare nelle condizioni presenti dell'azienda ferroviaria e della finanza dello Stato. Si persuadano: nell'animo nostro non c'è stato alcun calcolo di profittare della superiorità che lo Stato può avere verso una classe di lavoratori, per sacrificarla in minima parte.

Abbiamo fatto tutto quello che si poteva fare; e crediamo che a questa nostra condizione di animo, spontaneamente liberale ed equanime, si debba rispondere altrimenti che col grido di guerra. (*Approvazioni*).

Noi li abbiamo dichiarati pubblici ufficiali! Ma l'ho già detto da principio: e siccome sono un lettore assiduo dell'*Avanti!*, (*Vivissima ilarità*) mi ricordo di avervi letto queste parole: « I giornali dell'ordine più o meno velatamente istigano i viaggiatori a commettere atti di violenza contro il personale. Ora ricordiamo che la legge considera il ferroviere nell'esercizio delle sue funzioni... » (*Vivissima ilarità — Applausi prolungati — Esclamazioni e commenti*).

(*Interruzione del deputato Ferri — Rumori vivissimi*).

FERRI ENRICO. Solo una parte dei ferrovieri: l'errore sta nel dire: *tutti*. (*Rumori*).

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Quanto alla risoluzione del

contratto per l'abbandono del servizio, risoluzione *ipso jure*, credo di non doverci tornar sopra, perchè è stato abbastanza svolto il concetto dinanzi all'assemblea.

Quindi l'onorevole Ferri mi consenta che, polemizzando senza alcun risentimento, io possa dire che il parlare di compressione del diritto proletario, di oppressione politica, di soluzioni non sincere, di astuzia legislativa, sia uno sfoggio di frasi e di stile, che non hanno nessuna rispondenza nella realtà (*Vive approvazioni*), voglio dire che non c'è niente di vero e di fondato! (*Ilarità — Approvazioni*).

FERRI ENRICO. Allora avrebbe perduto tempo nel confutarmi.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Per queste ragioni semplicissime, come dicono i procuratori davanti al Tribunale, io concludo (*Si ride*): che non sono in condizione di accettare alcuno degli ordini del giorno che sono stati presentati, ed è inutile che li menzioni, perchè ciascuno di voi troverà nel mio povero discorso la ragione per la quale a ciascuno degli ordini del giorno io debba opporre il mio rifiuto. (*Bravo! Benissimo! — Applausi*).

PRESIDENTE. Debbo avvertire l'onorevole presidente del Consiglio e la Camera che c'è un altro ordine del giorno il quale però, essendo stato presentato quand'era già chiusa la discussione generale, non potrà dar luogo che ad una dichiarazione di voto.

L'ordine del giorno è il seguente:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Governo, passa alla discussione degli articoli.

« Villa ».

Il Governo accetta quest'ordine del giorno?

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Governo è lietissimo di accettare quest'ordine del giorno, che del resto, credo, corrisponda ai sentimenti della grande maggioranza della Camera. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Domando alla Commissione se mantenga il suo ordine del giorno.

SONNINO SIDNEY. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

SONNINO SIDNEY. (*Segni di attenzione*). Io vorrei pregare l'onorevole Villa di non insistere in quest'ordine del giorno ed il Governo di non accettarlo. Poichè abbiamo tutti dichiarato, dalle varie parti politiche costituzionali, che votavamo la legge per dar

forza all'autorità dello Stato, non introduciamo ora una meschina questione di politica ministeriale. (*Benissimo! Bravo! — Commenti*).

La formula proposta, per una consuetudine ormai sanzionata da tanti anni di vita parlamentare, è la formula tipica della fiducia politica. Lasciamo fuorigiogni questione di fiducia! (*Bene!*) Lodo il presidente del Consiglio di non aver sollevato nel suo discorso la questione ministeriale, e quindi lo prego, per la stessa solennità della dimostrazione che deve dare oggi la Camera, di non portare il voto dell'Assemblea su questo terreno. (*Approvazioni — Commenti*).

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. (*Segni di attenzione*). Quello che io posso fare per compiacere il desiderio espresso dall'onorevole Sonnino, è questo soltanto, di dichiarare all'Assemblea, che il Governo non annette alcuna ragione di fiducia all'ordine del giorno proposto dall'onorevole Villa. (*Benissimo! Bravo!*). Noi in questo possiamo essere concordi, sebbene, (l'onorevole Sonnino vorrà rendermi ragione e giustizia) sarebbe assai facile a noi domandare all'Assemblea in questo momento un voto di fiducia. (*Vive approvazioni — Commenti*).

VILLA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Villa ha facoltà di parlare per una dichiarazione.

VILLA. Io non ho mai inteso di invitare la Camera ad un voto politico.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Bravo!

VILLA. Amico del Ministero, so apprezzare gli alti servizi che esso rende oggi al paese (*Benissimo!*); ma comprendo benissimo la situazione parlamentare, e non avrei mai osato di invitare le varie parti della Camera ad un voto, lo ripeto, che esprimesse una fiducia politica nel Gabinetto.

Dinanzi però alla concordia con la quale...

SONNINO SIDNEY. Voi volete rompere questa concordia!

Voci. No, no!

VILLA. ...con la quale si erano pronunciate le varie frazioni del partito liberale, compresa l'opposizione di Sua Maestà, mi parve che sarebbe stato opportuno concretarla in una formula che ci separasse da altre parti politiche, con le quali appunto la grande frazione liberale non ha nulla a che fare (*Commenti*).

È in questo concetto che io ho presentato l'ordine del giorno, ed è in questo senso, mi pare, che il presidente del Consiglio l'ha accolto.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Perfettamente.

VILLA. Quindi si persuada l'onorevole Sonnino...

SONNINO SIDNEY. Mutate la formula. (*Rumori*).

VILLA. ... che non a me certamente si può fare il rimprovero di voler rompere la concordia che in questo momento diventa un grande dovere... (*Interruzioni — Commenti*).

Ma io non intendo fare neppure la menoma violenza alla coscienza di alcuno. Ho detto quello che sentivo: e se la formula da me proposta non piace, sono pronto a sostituirla con la proposta dell'ordine del giorno puro e semplice, alla quale però attribuirei il significato stesso del mio ordine del giorno. (*Bene!*)

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. (*Segni di attenzione*). Pure avendo verso l'onorevole collega Sonnino la maggiore deferenza, non credo che una vieta consuetudine parlamentare possa prevalere alle formali dichiarazioni che sono uscite dal mio labbro. (*Benissimo!*) Quando io ho detto all'Assemblea che il Governo non intende di attribuire fiducia politica all'ordine del giorno Villa, ho detto tutto quello che occorre e non ho altro da aggiungere. Prego l'onorevole Villa di mantenere la sua proposta. (*Bravissimo! — Vive approvazioni*).

GALLI ROBERTO. Accordi sì, imposizioni no.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Stia zitto!

PRESIDENTE. Avverto la Camera che l'onorevole Sonnino in questo momento... (*Oooh! — Rumori*). ...ha mandato alla Presidenza quest'ordine del giorno di cui do lettura:

« La Camera, approvando il principio informatore della legge, passa alla discussione degli articoli ». (*Commenti — Conversazioni generali*).

Innanzitutto, domando alla Commissione se mantenga il suo ordine del giorno, o se lo modifichi.

VENDRAMINI, *relatore*. Ieri l'onorevole Sonnino ha segnalato l'opportunità di qual-

che ritocco all'ordine del giorno proposto dalla Commissione. Era nostro semplice intendimento di affermare il proposito di riferire sollecitamente alla Camera sull'altro disegno di legge che sta davanti alla stessa Commissione. E fu appunto questo il motivo per il quale avevamo proposto l'ordine del giorno che figura nella nostra relazione. I concetti contenuti in quell'ordine del giorno forse potrebbero anche interpretarsi come una conclusione della relazione. Ma, per seguire il consiglio avuto anche dall'onorevole Sonnino, abbiamo modificato l'ordine del giorno in questi termini:

« La Camera, ritenendo che il presente disegno di legge abbia il semplice fine di provvedere, intanto, perchè il Governo sia in tempo utile investito delle necessarie facoltà per potere assumere col primo luglio prossimo l'esercizio delle strade ferrate di Stato, riserva l'ordinamento definitivo dell'amministrazione autonoma delle ferrovie di Stato all'approvazione del disegno di legge presentato dal Governo il 21 febbraio 1905 ». (*Rumori — Commenti — Conversazioni animate — Interruzioni*).

PRESIDENTE. Facciano silenzio!

Dunque, come la Camera ha udito, la Commissione ha modificato l'ordine del giorno con cui si chiude la relazione in questi termini:

« La Camera, ritenendo che il presente disegno di legge abbia il semplice fine di provvedere, perchè il Governo sia in tempo utile investito delle necessarie facoltà per potere assumere col primo luglio prossimo l'esercizio delle strade ferrate di Stato, riserva l'ordinamento definitivo dell'amministrazione autonoma delle ferrovie di Stato all'approvazione del disegno di legge presentato dal Governo il 21 febbraio 1905 ».

Questo ordine del giorno corrisponde al concetto espresso dalla Commissione.

L'onorevole Ferri mantiene il suo ordine del giorno?

FERRI ENRICO. Manteniamo l'ordine del giorno e domandiamo su di esso la votazione nominale. (*Bravo! Bene! — Vivi rumori*).

PRESIDENTE. L'onorevole Zerboglio, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

ZERBOGLIO. Lo mantengo.

PRESIDENTE. L'onorevole De Andreis?

DE ANDREIS. Lo mantengo.

BARZILAI. Onorevole Presidente, domando di parlare, a proposito dell'ordine del giorno dell'onorevole De Andreis.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BARZILAI. Mi pare che, come lo stesso onorevole Presidente ha riconosciuto, l'ordine del giorno dell'onorevole De Andreis contenga una mozione sospensiva...

PRESIDENTE. Una parte di esso...

BARZILAI...perchè, mentre propone di passare alla discussione degli articoli, chiede però alla Camera di soprassedere circa taluni degli articoli stessi del disegno di legge.

Io credo dunque che, come ordine del giorno sospensivo, debba avere la precedenza nella votazione.

PRESIDENTE. Io ho avvertito già l'onorevole De Andreis che poteva svolgere unicamente la prima parte del suo ordine del giorno, ma che, l'altra parte, non avrei potuto lasciarla svolgere perchè era presentata tardivamente. Però, siccome l'ultimo comma dell'ordine del giorno si risolve appunto in una proposta sospensiva di diversi articoli, ho invitato l'onorevole De Andreis a presentare, in caso, questa proposta agli articoli stessi: ecco come sta la questione.

L'onorevole Colajanni mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

COLAJANNI. Io ritiro il mio ordine del giorno e voterò quella qualunque proposta che implichi il passaggio alla discussione degli articoli, bene inteso che mi riservo di votare contro gli articoli 17 e 24.

PRESIDENTE. Va bene, va bene. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giusso per una dichiarazione di voto.

GIUSSO. Sarò brevissimo in questa mia dichiarazione. Prima di tutto (già la Camera lo sa) io non sono favorevole alla legge perchè sono fautore dell'esercizio privato delle ferrovie: poi non sono favorevole alla legge per due altre considerazioni: prima perchè io non accetto l'arbitrato obbligatorio...

Voci. Non c'è, è soltanto nel progetto della Commissione.

GIUSSO. Intanto il Governo non si è manifestato: quindi nel caso che esso accetti la proposta della Commissione, io voterò contro all'obbligatorietà dell'arbitrato per queste ragioni: prima perchè è assolutamente contraria ai principi di libertà; secondo, perchè credo eminentemente pericoloso lo stabilire un simile patto, giacchè il bilancio dello Stato ne potrebbe, in un momento di perturbazione politica, essere irrimediabilmente compromesso. Oltre a ciò io non posso consentire nel primo paragrafo dell'articolo 17: io sono per le sanzioni civili e non per le penali, ed ho

piena fiducia che il Governo vincerà oggi lo sciopero ferroviario, come lo vincerà sempre quando vi sia al Governo chi sappia e voglia applicare con fermezza i tre ultimi paragrafi dell'articolo 17.

Persuasos di questo, io credo che noi non dobbiamo darci il lusso di soverchie sanzioni, perchè non solo sono inutili, ma dannose.

I tre ultimi paragrafi dell'articolo 17 sono più che sufficienti per tenere a freno i ferrovieri, e non andiamo più in là.

Oggi l'opinione pubblica è giustamente contraria ai ferrovieri perchè le loro pretese sono insane. Ma l'opinione pubblica potrà mutare...

Voci. No, no!

GIUSSO. ...ed allora vi troverete con strumenti, con armi inutili...

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Ma faccia il piacere, vada altrove a fare la predica!

GIUSSO. ...inefficaci, e l'autorità dello Stato ne rimarrà diminuita.

Un'ultima considerazione ed ho finito. Quando il Ministero Pelloux voleva introdurre nella nostra legislazione qualche cosa che era precisamente simile al primo paragrafo dell'articolo 17, io mi vi opposi recisamente.

Ora se io tenni questa condotta quando era presidente del Consiglio l'onorevole Pelloux, mi consentiranno la Camera e il Ministero che io non muti pensiero ora che il Ministero è presieduto dall'onorevole Fortis... (*Commenti*).

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Ma dovrebbe provare che queste disposizioni sono come quelle!

GIUSSO. È la stessa cosa, e vada a leggere l'articolo 4 del decreto-legge Pelloux.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare per una dichiarazione di voto, l'onorevole Pantano.

PANTANO, *della Commissione.* Facendo parte della Commissione parlamentare che ha esaminato il presente disegno di legge, sento la necessità di dichiarare il mio voto. Quantunque antico e convinto fautore della incolumità dei pubblici servizi, che nel mio pensiero s'integra armonicamente col principio dell'esercizio di Stato, tuttavia io, che avrei votato e voterei sempre quando venisse una legge la quale provveda alla tutela collettiva dei pubblici servizi, e si può farla conciliando equamente gli interessi dello Stato con quelli del personale, avendo combattuto in seno alla Commissione i provve-

dimenti speciali pei ferrovieri contenuti negli articoli 17 e 24, che sono quelli su cui specialmente s'impenna la significazione del voto che sta per dare la Camera, dichiaro per coerenza di votare contro.

Non ho da dire altro.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per una dichiarazione di voto l'onorevole Sacchi.

Ha facoltà di parlare.

SACCHI. (*Segni di attenzione*). Dopo il voto ultimo dato nella discussione sulla crisi non mi par superflua la dichiarazione di chi deve col voto odierno staccarsi da coloro coi quali da prima aveva il suo voto confuso. È per questa ragione unica di chiarezza e non per altra qualsiasi di presunzione, che io chiedo alla Camera mi consenta di spiegare il voto.

Esso non può essere concorde con quello dei socialisti, i quali per bocca dell'onorevole Ferri hanno ieri dichiarato la loro piena solidarietà con gli scioperanti. (*Bravo*). È quindi necessario che, coloro specialmente i quali hanno sempre militato e militano e militeranno nei partiti popolari, dicano la ragione per la quale questo grave distacco avviene.

L'onorevole Ferri nel complesso del suo discorso tendeva a stabilire, prevedendo questa separazione, che siasi formato, o vada formandosi, il blocco della borghesia, contro del quale essi socialisti assumono la rappresentanza dell'altra parte. Ebbene, noi neghiamo l'esistenza di questo blocco, (*Bene! Bravo!*) perchè è artificioso indicarlo col'appartarsi in una votazione; crediamo invece che nella borghesia lavoratrice vi siano tendenze, non meno liberali di quelle dei lavoratori. (*Benissimo!*). In secondo luogo l'onorevole Ferri ha sostenuto che oggi sia minacciato il diritto di coalizione dei lavoratori. Se ciò fosse noi saremmo coi socialisti; ma non è. L'articolo 17 contiene un errore, una imprecisione ed una contraddizione giuridica e persino una ragion di conflitto tra l'autorità giudiziaria e la amministrativa, ma non offende in alcun modo la questione sociale nella sua forza propulsiva, che è il diritto di resistenza. Io confido che con la legge definitiva miglioreremo o toglieremo quest'articolo 17, che nella prima parte è errato, mentre nella seconda parte non è che l'applicazione di un principio riconosciuto ovunque vi sono rapporti sociali, e cioè che ognuno è libero di non prestare l'opera sua, ma allora non ha diritto di pretendere che

dell'opera che non presta sia dato il corrispettivo. (*Bene! Bravo!*).

L'articolo 17 non è altro che un'erronea e parziale estensione dell'articolo 181 del codice penale che (è bene che i ferrovieri e tutti i lavoratori lo sappiano) già comprende le principali categorie dei lavoratori ferroviari: e quindi la questione potrebbe esser fatta soltanto da quelle categorie inferiori cui inopportuno si vorrebbe estendere la qualifica di pubblico ufficiale; ma ognuno intende che nella pratica applicazione questa estensione sarà assolutamente inattuabile, ed allora il fatto dimostrerà la necessità di correggere questa erronea dichiarazione giuridica. (*Bravo!*). In terzo luogo ieri i socialisti, per bocca del loro rappresentante, dissero che l'azione del Governo fu violenta ed oppressiva del diritto di coalizione. Se quest'azione del Governo fosse stata violenta ed oppressiva, noi saremmo con loro insorti contro di essa: ma non si può negare che, nella temperanza e nella moderazione rispetto al diritto dei lavoratori esercitate sin qui verso gli scioperanti dal Governo, non vi è alcuna forma di sopraffazione, nè di oppressione violenta. (*Benissimo!*). Perciò noi, che siamo e vogliamo essere obbiettivi, non possiamo in nome di violenze altre volte esercitate da altri Governi, condannare una violenza presunta che questo Governo non ha ancora esercitato. (*Benissimo!*).

Inoltre debbo fare alcune dichiarazioni circa lo sciopero dei ferrovieri; è bene chiarire il nostro concetto, non certo per dirlo a voi, o a voi insegnarlo, ma per quella ragione, che fu ieri acclamata qui: cioè che le cose qua dentro dette hanno grande riflesso al di fuori. Lo sciopero dei ferrovieri è ingiusto, come sarebbe ingiusto qualunque sciopero di impiegati dello Stato. (*Bravo! Bene!*)

Gli impiegati dello Stato non possono assolutamente fare sciopero, perchè essi hanno non solo un vincolo contrattuale di libera trattazione, ma hanno altresì la dipendenza *de iure publico* dallo Stato e diritti vitalizi incompatibili col contratto di lavoro essenzialmente temporaneo. (*Bene!*)

In secondo luogo i ferrovieri con questo sciopero hanno impedito il miglioramento della legge che noi ci proponevamo di ottenere, e hanno impedito quei miglioramenti a cui alcune categorie di ferrovieri hanno sacrosanto diritto, diritto che fu già riconosciuto parecchie volte. Essi stessi, con lo sciopero, hanno impedito quel pacato esame del Parlamento, il quale così si è trovato

nella necessità di risolvere rapidamente la questione del passaggio delle ferrovie allo Stato, e della posizione del personale perchè non poteva più oltre discutere di fronte a chi si atteggiava in azione di combattimento contro lo Stato.

Ed è perciò, e perchè lo sciopero rappresenta quell'azione diretta che è la negazione del suffragio politico e del regime parlamentare, che noi in alcun modo lo possiamo riconoscere e condonare. Ed è perciò che sarebbe meglio che la votazione fosse svincolata dalle modalità e dalle formule di quella procedura parlamentare che, se è nella consuetudine dell'assemblea legislativa, purtroppo non si presta alla chiarezza del voto di fronte alle masse, che non sempre comprendono le chiare determinazioni del Parlamento negli artifici degli ordini del giorno o nella schermaglia per cui gli ordini del giorno anche dello stesso contenuto o della stessa forma si presentano per essere votati diversamente a seconda del settore da cui partono. (*Approvazioni*).

Il voto chiaro e netto sia dato almeno dalle nostre parole. Qualunque sia l'ordine del giorno da votarsi, intendiamo di aggiungere, alle dichiarazioni già fatte, che noi eravamo intesi e disposti sempre all'esame obbiettivo delle singole proposte che avrebbe presentato il Governo, quest'altra dichiarazione: che oggi al disopra del Governo sta l'autorità dello Stato che rappresenta la maggioranza dei lavoratori di ogni classe. Ora è per tener ferma l'autorità dello Stato e per fare omaggio ad essa che noi in qualunque modo voteremo l'ordine del giorno accettato dal Governo, anche se esso suonasse fiducia a favore del Gabinetto. (*Approvazioni — Applausi*).

SONNINO SIDNEY. Chiedo di parlare, per una dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SONNINO SIDNEY. A me rincresce che l'onorevole presidente del Consiglio non abbia voluto, con l'accettazione di qualche altra formula, togliere qualsiasi equivoco politico intorno alla votazione. Ad ogni modo, non volendo seguire in ciò il suo esempio, e non volendo a nessun patto dividere il voto del grande partito costituzionale in questa questione, (*Approvazioni*) dichiaro che, pur non avendo fiducia nel Ministero, (*Commenti*) voterò l'ordine del giorno Villa. (*Commenti animati*).

FORTIS, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Molte voci. Ai voti! ai voti! (*Rumori*).

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Io ringrazio l'onorevole Sonnino; ma dichiaro di aver la coscienza di non aver dato alcun cattivo esempio.

PRESIDENTE. Onorevole Sonnino, ella dunque ha ritirato il suo ordine del giorno?

SONNINO SIDNEY. Precisamente.

PRESIDENTE. Verremo ai voti. L'ordine del giorno dell'onorevole Villa ha la precedenza sopra qualunque altro:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Governo, passa alla discussione degli articoli ».

Per quest'ordine del giorno è stata chiesta la votazione nominale, dagli onorevoli: Licata, Camagna, Mezzanotte, Abbruzzese, Loero, De Bellis, De Tilla, Casuto, Vecchini, Gorio ed altri.

Coloro i quali approvano l'ordine del giorno dell'onorevole Villa, del quale ho dato lettura, risponderanno sì. Coloro che lo respingono risponderanno no.

Prego l'onorevole segretario di fare la chiama.

MORANDO, *segretario*, fa la chiama.

Rispondono sì:

Abbruzzese — Aguglia — Alessio — Angiolini — Arlotta — Artom — Astengo — Aubry.

Baragiola — Barnabei — Barracco — Battaglieri — Berio — Bernini — Bertarelli — Bertetti — Bertolini — Biancheri — Bianchi Leonardo — Bianchini — Bizzozzo — Bonacossa — Bonicelli — Borghese — Borsarelli — Bottacchi — Botteri — Bracci — Brizzolesi — Buccelli.

Cacciapuoti — Callaini — Calleri — Calvi — Camagna — Camera — Campi Emilio — Canesi — Canetta — Canevari — Cao — Pinna — Capece-Minutolo — Cappelli — Capruzzi — Carboni-Boj — Carcano — Cardani — Carugati — Casciani — Cassuto — Castellino — Castiglioni — Castoldi — Cavagnari — Cerulli — Cesaroni — Chiapusso — Chimienti — Chimirri — Ciappi — Ciartoso — Ciccarelli — Ciccarone — Cipelli — Cocco-Ortu — Cocuzza — Codacci-Pisanelli — Colajanni — Colosimo — Compans — Conte — Cornaggia — Cornalba — Cortese — Cottafavi — Credaro — Curioni — Curreno.

Da Como — Dagosto — Dal Verme — Daneo — Dari — D'Aronco — De Amicis — De Asarta — De Bellis — De Gaglia —

De Gennaro Emilio — De Gennaro-Ferrigni — Del Balzo — Dell'Acqua — De Marinis — De Michetti — De Nava — De Novellis — De Riseis — De Seta — De Tilla — De Viti De Marco — Di Cambiano — Di Rudinì Antonio — Di Rudinì Carlo — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Stefano — Donati.

Facta — Faelli — Falaschi — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Fani — Farinet Francesco — Fasce — Fede — Ferraris Carlo — Ferraris Maggiorino — Filì-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fortis — Fortunato — Fracassi — Franchetti — Fulci Nicolò — Fusco — Fusinato.

Gaetani di Laurenzana — Galletti — Galli — Gallina Giacinto — Gallino Natale — Gallo — Galluppi — Gattoni — Gavazzi — Gianturco — Ginori-Conti — Giordano Apostoli — Giovagnoli — Giovanelli — Girardi — Gorio — Graffagni — Grassi-Voces — Gualtieri — Guarracino — Guastavino — Guerci — Guerritore — Guicciardini.

Lampiasi — Landucci — Larizza — Lazzaro — Leone — Libertini Gesualdo — Licata — Loero — Lucca — Lucchini Angelo — Lucernari — Lucifero — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo — Luzzatto Riccardo.

Majorana Angelo — Malcangi — Malvezzi — Manfredi — Manna — Mantovani — Maraini Clemente — Marazzi — Marscalchi — Marghieri — Mariotti — Marsengo-Bastia — Marzotto — Masciantonio — Masi — Masselli — Massimini — Mazziotti — Meardi — Medici — Mel — Melli — Mendaia — Mercè — Mezzanotte — Miniscalchi-Erizzo — Mira — Modestino — Montagna — Morando — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti — Moschini.

Negri de Salvi — Niccolini — Nuvoloni. Orioles — Orlando Salvatore — Ottavi.

Pais-Serra — Pala — Pandolfini — Paniè — Pascale — Pavia — Pavoncelli — Pellicchi — Pellerano — Personè — Petroni — Piccinelli — Pilacci — Pinchia — Pini — Pipitone — Placido — Podestà — Poggi — Pozzi Domenico — Pozzo Marco — Pri-netti — Pucci — Pugliese.

Raineri — Rampoldi — Rava — Ravaschieri — Rebaudengo — Reggio — Resta-Pallavicino — Riccio Vincenzo — Rienzi — Rizza Evangelista — Rizzo Valentino — Rizzone — Rochira — Romussi — Ronchetti — Rosadi — Roselli — Rossi Luigi

— Rossi Teofilo — Rota — Rovasenda — Rummo — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Salvia — Sanarelli — Sanseverino — Santamaria — Santini — Saporito — Scaglione — Scalini — Scano — Scaramella-Manetti — Scellingo — Schanzer — Semmola — Sili — Sini-baldi — Sonnino — Sorani — Sormani — Spagnoletti — Spallanzani — Spingardi — Squitti — Strigari.

Talamo — Tecchio — Tedesco — Teodori — Teso — Testasecca — Tinozzi — Toaldi — Torlonia Giovanni — Torlonia Leopoldo — Torraca — Torrigiani — Turbiglio.

Valentino — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vecchini — Venditti — Vendramini — Ventura — Verzillo — Vicini — Villa.

Wollemborg.

Zaccagnino — Zari — Zella-Milillo.

Rispondono no:

Agnini — Albasini — Arnaboldi — Arnoldi.

Badaloni — Barzilai — Basetti — Bisolati — Brunialti.

Cabrini — Cameroni — Campi Numa — Chiesa Pietro — Comandini — Costa.

De Andreis — De Felice-Giuffrida.

Ferrarini — Ferri Enrico — Ferri Giacomo.

Gattorno — Gaudenzi — Giusso.

Lucchini Luigi.

Masini — Montemartini — Morgari.

Pansini — Pantano — Perera.

Rigola.

Sichel — Socci.

Vallone.

Zerboglio.

Risultamento della votazione.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione sull'ordine del giorno dell'onorevole Villa.

Votanti	340
Maggioranza	171
Risposero sì	306
Risposero no	34

(La Camera approva l'ordine del giorno dell'onorevole Villa).

Si riprende la discussione sui provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie.

PRESIDENTE. Viene ora in votazione l'ordine del giorno dell'onorevole Ferri ed altri, sul quale è pure chiesta la votazione nominale.

BARZILAI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARZILAI. Mi consenta la Camera di fare una breve dichiarazione di voto, che concerne l'ordine del giorno che viene ora in votazione, presentato dai colleghi socialisti.

Io e molti miei amici abbiamo votato contro l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Villa ed accettato dal Governo, per un complesso di ragioni d'indole politica e generale che l'assemblea conosce, e che sarebbe superfluo ripetere; ma al tempo stesso è necessario che io dichiaro aver noi il rammarico di dover votare anche contro l'ordine del giorno presentato dai colleghi socialisti. Le ragioni del fatto sono semplicissime. Il pensiero che informa questo nostro voto contrario non è che la integrazione di quello che ha ispirato il nostro primo voto; cioè la necessità per ogni partito politico di mantenere inalterata la propria fisionomia particolare, senza possibilità di equivoci e di confusioni. Noi dunque votiamo contro quest'ordine del giorno non per la formula, perchè, come i nostri colleghi sanno, quando arriveremo alla discussione degli articoli, anche noi voteremo contro gli articoli 17 e 24; e voteremo contro anche perchè li crediamo inutili, inefficacissimo schermo contro il pericolo dello sciopero, in confronto di quel mezzo poderoso che, quando io ne parlai la prima volta alla Camera, parve tale da giudicarsi col sorriso sul labbro e che oggi pure funziona con qualche efficacia nel paese; cioè la sanzione della pubblica opinione. Dunque non per questo votiamo contro la formula dei socialisti, ma per altre evidenti ragioni. L'onorevole collega Ferri, rappresentante del socialismo nella Camera, ha illustrato quest'ordine del giorno esponendo la particolare concezione che dei conflitti sociali e soprattutto dei metodi di lotta sociale ha il suo partito. Non ho bisogno di ripetere quello che disse l'onorevole De Andreis. Noi siamo in un ordine di idee del tutto diverso; noi accettiamo come essi le rivendicazioni che tendono all'elevamento del proletariato, ma noi respingiamo il metodo della lotta di classe che, per giungere a questo risultato, essi propugnano. E nei riguardi particolari dello sciopero ferroviario debbo qui affermare nel modo più preciso il concetto che ho già avuto l'onore di accennare quando venti giorni or sono ebbi a parlare alla Camera: si può ammettere la legittimità di tutti i diritti particolari,

la rispettabilità di tutti i particolari interessi; ma limite supremo a tutti i diritti ed a tutti gli interessi particolari è il supremo diritto ed il supremo interesse della collettività nazionale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Ferri ed ai suoi colleghi: dopo questa dichiarazione, non potrebbero sostituire alla votazione nominale la pubblicazione dell'ordine del giorno con le loro rispettive firme? (*Viva ilarità*).

Molte voci. Questa è buona! (*Bene! Bravo!*)

FERRI ENRICO. No, no!

PRESIDENTE. Previa votazione per alzata e seduta, questo si intende.

FERRI ENRICO. No, no!

PRESIDENTE. Va bene, procederemo alla votazione nominale.

Rileggo l'ordine del giorno degli onorevoli Ferri Enrico, Cabrini, Masini, Bissolati, Costa, De Felice-Giuffrida, Chiesa P., Aroldi, Rigola, Zerboglio, Montemartini, Morgari, Sichel, Agnini, Badaloni e Ferri Giacomo.

« La Camera, ritenendo che le conquiste del diritto proletario non possono revocarsi con disposizioni eccezionali contro qualsiasi categoria di lavoratori, passa alla discussione degli articoli ».

Quest'ordine del giorno non è accettato dal Governo.

Coloro che lo approvano, risponderanno, sì; coloro che non l'approvano risponderanno, no.

Prego l'onorevole segretario di fare la chiama.

MORANDO, segretario, fa la chiama.

Rispondono sì:

Agnini — Aroldi.
Badaloni — Bertesi — Bissolati.
Cabrini — Chiesa Pietro — Comandini — Costa.
De Andreis — De Felice-Giuffrida.
Ferri Enrico — Ferri Giacomo.
Gaudenzi.
Masini — Montemartini — Morgari.
Perera.
Rigola.
Sichel.
Zerboglio.

Rispondono no:

Abruzzese — Aguglia — Albasini — Alessio — Angiolini — Arlotta — Arnaboldi — Artom — Astengo — Aubry.

Barnabei — Barracco — Barzilai — Battaglieri — Berio — Bernini — Bertarelli — Bertetti — Bertolini — Bianchi Leonardo — Bianchini — Bizzozero — Bonacossa — Bonicelli — Borghese — Borsaelli — Bottacchi — Bracci — Brizzolesi — Brunialti — Buccelli.

Cacciapuoti — Callaini — Calleri — Calvi — Camagna — Camera — Cameroni — Campi Emilio — Campi Numa — Canesi — Canetta — Cao-Pinna — Capece-Minutolo — Cappelli — Capruzzi — Carboni-Boj — Carcano — Cardani — Carugati — Casciani — Cassuto — Castellino — Castiglioni — Castoldi — Cavagnari — Cerulli — Cesaroni — Chiapusso — Chimienti — Chimirri — Ciappi — Ciartoso — Cicarelli — Ciccarone — Cipelli — Cocuzza — Codacci-Pisanelli — Colosimo — Conte — Cornaggia — Cornalba — Cortese — Cottafavi — Credaro — Curioni — Curreno.

Da Como — Dagosto — Dal Verme — Daneo — Dari — D'Aroneo — De Amicis — De Asarta — De Bellis — De Gaglia — De Gennaro Emilio — De Gennaro-Ferrigni — Del Balzo — Dell'Acqua — De Marinis — De Michetti — De Nava — De Novellis — De Riseis — De Seta — De Tilla — De Viti De Marco — Di Broglio — Di Cambiano — Di Rudinì Antonio — Di Rudinì Carlo — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Stefano — Donati.

Facta — Faelli — Falaschi — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Fani — Farinet Francesco — Fasce — Fede — Ferrarini — Ferraris Carlo — Ferraris Maggiorino — Fili-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fortis — Fortunato — Fracassi — Franchetti — Fulci Nicolò — Fusco — Fusinato.

Galli — Gallina Giacinto — Gallino Natale — Gallo — Gallupi — Gattoni — Gavazzi — Gianturco — Ginori-Conti — Giordano Apostoli — Giovagnoli — Giovanelli — Girardi — Giusso — Gorio — Graffagni — Gualtieri — Guarracino — Guastavino — Guerci — Guerritore — Guicciardini.
Landucci — Larizza — Lazzaro — Leone — Libertini Gesualdo — Licata — Loero — Lucca — Luchini Angelo — Lucernari — Lucifero — Luzzatti; Luigi — Luzzatto Arturo.

Majorana Giuseppe — Malvezzi — Manfredi — Manna — Mantovani — Maraini Clemente — Marescalchi — Marghieri — Marsengo-Bastia — Marzotto — Masciantonio — Masi — Masselli — Massimini — Mazziotti — Meardi — Medici — Mel —

Melli — Mendaia — Mercei — Meritani — Mezzanotte — Miniscalchi-Erizzo — Mira — Modestino — Morando — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti — Moschini.

Negri de Salvi — Niccolini — Nuvoloni. Ottavi.

Pala — Pandolfini — Paniè — Pansini — Pantano — Pascale — Pavia — Pellecchi — Pellerano — Personè — Petroni — Piccinelli — Pilacci — Pinchia — Pini — Pipitone — Placido — Podestà — Poggi — Pozzi Domenico — Pozzo Marco — Pucci — Pugliese.

Raccuini — Raineri — Rampoldi — Rava — Ravaschieri — Rebaudengo — Reggio — Resta-Pallavicino — Riccio Vincenzo — Rienzi — Rizza Evangelista — Rizzo Valentino — Rizzone — Rochira — Romussi — Ronchetti — Rosadi — Rossi Luigi — Rossi Teofilo — Rota — Rovasenda — Rummo — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Salvia — Sanarelli — Sanseverino — Santamaria — Santini — Saporito — Scaglione — Scalini — Scaramella-Manetti — Scellingo — Sehanzer — Semmola — Sili — Sinibaldi — Socci — Sonnino — Sormani — Spada — Spallanzani — Spingardi — Squitti — Strigari.

Talamo — Tecchio — Tedesco — Teodori — Teso — Testasecca — Tinozzi — Toaldi — Torlonia Giovanni — Torlonia Leopoldo — Torraca — Torrigiani.

Valentino — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vallone — Vendramini — Ventura — Verzillo — Vicini — Villa. Wollemborg.

Zaccagnino — Zari — Zella-Milillo.

Risultamento della votazione.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione nominale circa l'ordine del giorno dell'onorevole Ferri ed altri, non accettato dal Governo.

Presenti	315
Votanti	315
Maggioranza	158
Voti favorevoli	22
Voti contrari	293

(La Camera non approva l'ordine del giorno dell'onorevole Ferri Enrico — *Ilarità* — *Commenti*).

Si riprende la discussione sui provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno dell'onorevole De Andreis è stato ritirato. Ri-

mane dunque il solo ordine del giorno dell'onorevole Zerboglio ed altri che rileggo:

« La Camera, ricordando che le trattative del 1902 tra il Governo e la rappresentanza dei ferrovieri si chiusero colla riserva formale di riprendere le trattative stesse alla scadenza delle convenzioni, per la revisione degli organici e per la sistemazione delle competenze accessorie e la determinazione delle indennità;

considerando la necessità di assicurare migliori turni di lavoro al personale, la sistemazione dell'avventiziato e il miglioramento delle condizioni agli operai dei depositi e delle squadre di rialzo;

invita il Governo ad aprire trattative coll'organizzazione dei ferrovieri, ferme restando in via provvisoria le disposizioni dell'articolo 16 ».

Procederemo alla votazione di quest'ordine del giorno per alzata e seduta.

Coloro che approvano quest'ordine del giorno sono pregati di alzarsi.

(La Camera non approva l'ordine del giorno del deputato Zerboglio ed altri).

L'onorevole presidente del Consiglio, consente nell'ordine del giorno della Commissione?

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Come fu modificato lo posso accettare.

PRESIDENTE. Rileggo l'ordine del giorno della Commissione:

« La Camera, ritenendo che il presente disegno di legge abbia un semplice fine, di provvedere, intanto, perchè il Governo sia in tempo utile investito delle necessarie facoltà per poter assumere col 1° luglio prossimo l'esercizio delle strade ferrate di Stato, riserva l'ordinamento definitivo dell'amministrazione autonoma delle ferrovie di Stato all'approvazione del disegno di legge presentato dal Governo il 21 febbraio 1905 ».

Lasciamo via quell'« intanto » perchè è inutile. Pongo ai voti quest'ordine del giorno. Chi lo approva sorga.

(È approvato).

Passeremo ora alla discussione degli articoli:

Art. 1.

Dal 1° luglio 1905 lo Stato assume l'esercizio:

a) delle ferrovie di proprietà dello Stato comprese nelle attuali reti Mediterranea, Adriatica e Sicula;

b) delle ferrovie Domodossola-Iselle, Domodossola-Arona e Santhià-Borgomanero-Arona, di cui alle leggi 20 luglio 1900, numero 268 e 30 dicembre 1901, n. 530;

c) delle ferrovie Alessandria-Piacenza, Novi-Tortona, Vigevano-Milano, Torino-Pinerolo, Pinerolo-Torrepellice, Acqui-Alessandria, Mortara-Vigevano, Chivasso-Ivrea, Torreberetti-Pavia, Pontegalera-Fiumicino, Voghera-Pavia-Brescia, Cremona-Mantova, Mantova-Modena, Palazzolo-Paratico e Monza-Calolzio, concesse all'industria privata ed ora comprese nelle reti Mediterranee ed Adriatica;

d) della ferrovia Lecco-Colico, agli effetti dell'articolo 15 della convenzione 20 giugno 1888 approvata con la legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3^a);

e) della ferrovia Napoli-Eboli, agli effetti dell'articolo 31 della convenzione 28 novembre 1864 approvata con regio decreto 28 giugno 1865, n. 2401;

f) delle ferrovie Ascoli - San Benedetto del Tronto, Teramo-Giulianova, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia e Zollino-Gallipoli.

Il Governo è autorizzato ad assumere per mezzo dell'amministrazione delle ferrovie di Stato l'esercizio delle ferrovie Torre Annunziata-Castellammare di Stabia, Roma-Viterbo e diramazioni e Varese-Porto Ceresio, in base ad accordi da prendersi con i concessionari, nonchè l'esercizio delle ferrovie fra la stazione di Desenzano e il lago di Garda e da Livorno a Vada, ai sensi e per gli effetti delle rispettive convenzioni approvate coi decreti reali 23 aprile 1903, n. 211 e 8 settembre 1904, n. 566.

È pure autorizzato a stipulare, con Società o ditte private, contratti per l'esercizio della linea Brescia-Iseo.

Gli accordi ed i contratti stessi saranno approvati per decreto reale, sentito il Consiglio di Stato.

Intorno a questo articolo il primo iscritto a parlare è l'onorevole De Andreis.

Prima però mi permetto di avvertire la Camera che alla seconda parte dell'articolo, là dove dice: « Il Governo è autorizzato ad assumere ecc. », è stato presentato dal Governo un nuovo testo. Questo nuovo testo comprende la lettera f) e gli emendamenti proposti dagli onorevoli Bernini, Ginori-Conti, e De Viti De Marco.

Do lettura di questa seconda parte:

« Il Governo è autorizzato ad assumere, per mezzo dell'amministrazione delle ferrovie di Stato, l'esercizio delle ferrovie Torre

Annunziata-Castellammare di Stabia, Roma-Viterbo e diramazioni e Varese-Porto Ceresio, in base ad accordi da prendersi con i concessionari, nonchè l'esercizio delle ferrovie: da Alessandria a Ovada, fra la stazione di Desenzano ed il lago di Garda e da Livorno a Vada, ai sensi e per gli effetti delle rispettive convenzioni approvate coi decreti reali 23 aprile 1903, numero 186, 23 aprile 1903, numero 211, e 8 settembre 1904, numero 566.

« È pure autorizzato a stipulare con Società o ditte private contratti per l'esercizio delle linee Brescia-Iseo, Ascoli-San Benedetto del Tronto, Teramo-Giulianova, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia e Zollino-Gallipoli.

« Il contratto per l'esercizio della linea Zollino-Gallipoli dovrà comprendere una clausola risolutiva coordinata al riscatto della linea Francavilla-Nardò.

« Il Governo potrà altresì assumere l'esercizio di nuove linee in prolungamento di altre di sua proprietà e da esso esercitate, quando le condizioni delle nuove linee lo consiglino.

« Gli accordi ed i contratti stessi saranno approvati per decreto reale, sentito il Consiglio di Stato ».

L'onorevole De Andreis ha facoltà di parlare intorno a questo articolo.

DE ANDREIS. Mi occuperò soltanto del comma d) dell'articolo, che riguarda l'assunzione dell'esercizio della linea Lecco-Colico.

Ho detto già nella discussione generale come, anche soltanto per questa inclusione di linee e per le modificazioni che adesso il Governo presenta, accogliendo alcuni emendamenti, si dovrebbe discutere con molta maggior calma e maggior approfondimento di quello che si possa fare ora. Infatti noi vediamo qui introdursi nell'assunzione dello esercizio alcune linee senza sapere neppure bene quali sono. (*Commenti*).

Ad ogni modo io mi limiterò ora ad un punto soltanto. Il comma d) dice adunque che lo Stato assumerà l'esercizio della ferrovia Lecco-Colico agli effetti dell'articolo 15 della convenzione ecc. Ora io non ho qui presente il testo della convenzione; ricordo però che quella linea è una di quelle esercite a trazione elettrica, per cui ci sono condizioni speciali per il pagamento dello impianto, sicchè il Governo deve o no pagare l'impianto stesso secondo che l'esercizio a trazione elettrica risponda o no a certe condizioni.

La Società Adriatica ha fatto tutto l'im-

pianto idro-elettrico e della trazione elettrica. E nella convenzione è detto che, dopo un certo numero di anni d'esercizio, se questo si dimostri tecnicamente perfetto ed economicamente conveniente, lo Stato dovrà pagare alla Società tutta la spesa di impianto.

Dato ciò, domanderei qui soltanto alcune spiegazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Io mi preoccupo davvero di una certa mania che c'è nel paese, e nella Camera specialmente, da parte di chi non è specialista in materia, di portare alle stelle la trazione elettrica, la quale meriterebbe invece un maggiore esame e una critica equa e misurata.

Quando ho sentito discutere qui della trazione elettrica da adottarsi senz'altro sulla direttissima Roma-Napoli, sinceramente ho detto che il problema era tanto grave da dover essere studiato con molta e molta attenzione.

Sulla linea Lecco-Colico l'esercizio di trazione elettrica è stato uno splendido esperimento, e c'è da gloriarsi che in Italia, a spese di Società private, si siano fatti tentativi, che in nessuna parte d'Europa sono stati fatti, per la trazione elettrica sopra grandi linee. Ma debbo anche, senza entrare adesso in una critica dei metodi di impianto e di esercizio, dichiarare che, per quanto il tentativo sia uno di quelli che fanno meravigliare, pure gli effetti forse non rispondono nè tecnicamente nè finanziariamente alle speranze che si erano concepite.

E vorrei quindi avere dal Governo qualche assicurazione. Restano intatte per il Governo tutte le garanzie, sia dal punto di vista tecnico, sia dal punto di vista finanziario, per il pagamento dell'impianto elettrico di questa linea? Oppure con questo comma *d*) si cancella quello che è stato scritto nelle convenzioni, ed il Governo senz'altro assume l'obbligo del pagamento? Veda, onorevole ministro dei lavori pubblici, se ella mi dà qualche assicurazione in proposito, io sarò lieto che sieno salvaguardati gli esperimenti che si stanno facendo, anche nell'interesse dello Stato. Ma io non potrei votare questo comma *d*), quando non mi si dessero assicurazioni tanto in linea tecnica, quanto in linea finanziaria.

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, desidera di rispondere subito, tanto per chiarire le cose? Perché mi pare che l'onorevole De Andreis intenda parlare della trazione e non della proprietà.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Per l'articolo 15 della Convenzione del 1888, lo Stato, al cessare del contratto per l'esercizio della rete Adriatica, avendo diritto di riscattare la linea Lecco-Colico ha già fatto la relativa diffida alla Società. Quindi la linea passerà, nella condizione in cui si trova in proprietà dell'Adriatica, allo Stato. Non si mutano in nulla le sue condizioni tecniche. Non comprendo quindi perchè l'onorevole De Andreis abbia paura che, passando quella linea allo Stato, ne vengano a mutare le condizioni tecniche.

DE ANDREIS. Non è tanto il mutare, quanto il dover pagare.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Se la riscattiamo dobbiamo pagare.

DE ANDREIS. Allora avete l'obbligo di pagare tutto l'impianto.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Se avesse letti gli allegati, avrebbe risparmiata questa osservazione, parlo degli allegati al progetto presentato dall'onorevole Tedesco, perchè ora non abbiamo potuto, per ristrettezza di tempo, presentare gli allegati e quindi ci siamo riferiti a quelli del progetto Tedesco. A pagina 83 della relazione del mio onorevole predecessore c'è una nota in questi termini: « *b*) il Governo, al cessare dell'esercizio per la rete Adriatica, avrà diritto di riscattare la linea Lecco-Colico, continuando a corrispondere alla Società la sovvenzione chilometrica di lire 20,500 fino al 31 dicembre 1966 ». (*Interruzione del deputato De Andreis*).

La questione degli impianti di trazione elettrica è disciplinata dalla apposita convenzione per gli esperimenti relativi su tutta la linea Lecco-Colico-Sondrio i cui effetti figureranno separatamente nella liquidazione generale colla Società Adriatica.

FERRARIS MAGGIORINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS MAGGIORINO. Onorevole ministro dei lavori pubblici, qui non si tratta del riscatto della linea: la questione sollevata dall'onorevole De Andreis concerne la trazione elettrica.

PRESIDENTE. Precisamente!

FERRARIS MAGGIORINO. Se ben ricordo, il Governo ha autorizzato la Società esercente a fare l'impianto della trazione elettrica a rischio e pericolo della Società stessa, impegnandosi di non riscattare la trazione elettrica, il cui impianto è costato diversi milioni, se i risultati non fossero stati soddisfacenti. Quindi l'onorevole De Andreis

molto esattamente domanda non se il Governo riscatterà o no la linea Lecco-Colico, ma semplicemente se il Governo creda che si sia verificata la condizione, a termine della quale esso dovrebbe pagare l'impianto elettrico. Questo impianto è calcolato, con le linee limitrofe, a circa 14 milioni ed è portato nel conto di liquidazione dei 500 milioni dell'altro progetto. Ora noi non domandiamo naturalmente una risposta immediata all'onorevole ministro dei lavori pubblici, trattandosi di materia che richiede ponderato esame. L'onorevole De Andreis fa semplicemente una avvertenza al Governo: pagate l'impianto elettrico se credete che esso sia riuscito tecnicamente ed economicamente; se non credete che sia riuscito, non pagate questa somma, perchè la paghereste male.

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio l'onorevole De Andreis del suo consiglio e ne farò tesoro allorché si tratterà di venire proprio alla consegna della linea.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pipitone.

PIPITONE. Io desidererei di conoscere gli intendimenti dell'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno al riscatto della linea Palermo-Trapani. Se il ministro è disposto, come pare, a rispondermi subito, non aggravo altro.

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Rispondo all'onorevole Pipitone che il Governo presenterà nel mese di maggio due disegni di legge, uno per provvedimenti relativi al riscatto della Palermo-Trapani e l'altro, lo dico subito per evitare ulteriori interrogazioni, relativo alle linee Venete.

Prendo formale impegno che in maggio presenterò alla Camera questi disegni di legge. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Allora possiamo passare subito agli emendamenti proposti sull'articolo 1.

L'onorevole Cao-Pinna propone di aggiungere al capoverso a), dopo la parola « Sicula », queste altre « e della Società Veneta ».

FERRI ENRICO. Domando di parlare per uno schiarimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FERRI ENRICO. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha promesso di presentare un progetto per il riscatto delle linee Venete, per la Palermo-Trapani...

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Per l'ordinamento delle linee Venete.

FERRI ENRICO. ...ebbene io sono incaricato da molti colleghi di domandare che cosa il Governo intenda fare per il riscatto della Modena-Mantova.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma se mi domandano tutti i propositi passati, presenti e futuri, è impossibile che io, tutto ad un tratto, mi possa pronunziare. (*Conversazioni generali*).

FERRI ENRICO. Va bene; ma numerose provincie, da Livorno a Mantova, sono interessate a quel riscatto; e quindi mi parrebbe... (*Interruzioni e conversazioni generali*).

CARCANO, *ministro del tesoro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Il Governo ha già avuto occasione di dichiarare alla Camera che intende di riservare ora del tutto impregiudicate le questioni dei riscatti. Già nella seduta di venerdì 14, quando qui si discusse e si approvò il disegno di legge per la proroga del termine a deliberare sul riscatto delle linee Meridionali, si disse pure che il rinvio era, più che opportuno, necessario, per lasciar tempo al Governo di esaminare a fondo tutte le questioni relative e porsi in grado di prendere deliberazioni con sicura coscienza. Tuttavia torna a me grata la domanda rivolta al Governo dall'onorevole Ferri, perchè mi dà occasione di fare, a proposito dei riscatti, anche un'altra dichiarazione, breve ma doverosa, e quantunque incidentale non meno importante.

Nella discussione di venerdì passato, del giorno 14, si è fatta una digressione, o meglio una discussione incidentale, che non poteva non fare impressione alla Camera e che può aver lasciato nell'animo di alcuno dei colleghi dubbi o sospetti a carico di funzionari dello Stato.

Abbiamo allora udito che nel 1900 era stata istituita una Commissione, per decreto del ministro del tesoro, incaricata di fare gli studi e di raccogliere tutti gli elementi, per l'esame delle varie e non facili questioni che si connettono appunto ai riscatti delle strade ferrate già concesse all'industria privata. Abbiamo udito una narrazione di cronaca retrospettiva, che al ministro del tesoro fece sentire subito il dovere di prendere esatta notizia di quanto si riferisce all'opera della detta Commissione, e ai giu-

dizi o agli appunti che intorno ad essa furono fatti in quest'Aula.

In pochissime parole riassumo ora il risultato delle mie indagini e delle notizie che ho raccolto. La Commissione, della quale parliamo, fu costituita con un decreto del ministro del tesoro, onorevole Boselli, del 12 marzo 1900, fu composta di funzionari dello Stato, presieduta dall'onorevole Saporito. Ebbe per mandato di fare gli studi, di raccogliere gli elementi, di esaminare sotto ogni aspetto tecnico, finanziario, economico, le varie questioni che si connettono ai riscatti delle ferrovie non di proprietà dello Stato.

I lavori della Commissione procedettero alacramente nei primordi; la Commissione si divise in Sotto-commissioni incaricate di fare le indagini per i singoli gruppi di ferrovie, le linee Venete, le linee Meridionali, ecc. E appunto intorno al riscatto delle Meridionali, che è la questione più ardua e più grossa, sorsero le più vivaci dispute e le opinioni più disparate.

Furono analizzati tutti i criteri, in base ai quali si debbono fare i conti di confronto, per giudicare della convenienza o meno di riscattare in tutto o in parte quelle linee; e intorno a codesti criteri e conti, che sono assai difficili a determinarsi, continuò il dissenso e la discrepanza dei pareri, tanto che non si arrivò a veruna conclusione.

A me rincresce che non sia presente oggi l'onorevole Rubini, tanto competente in queste materie; egli, con rammarico, ha dovuto allontanarsi da Roma per impegni improrogabili; se fosse qui invocherei l'appoggio della sua autorità per affermare, se occorresse dimostrarlo, quanto sia difficile stabilire quei criteri e fare quei conti ai quali ho accennato. A me basta richiamare la vostra attenzione su questo, che si tratta di conti in base ad ipotesi, si tratta di conti in base a presagi, conti, quasi direi, dell'avvenire.

Se ciò ben si consideri, non può più far meraviglia il sentire che fra i componenti di quella Commissione vi era grande differenza nel modo di stabilire conti e confronti; che c'erano differenze di milioni. Io credo di aver detto abbastanza per accennare come siffatte differenze possano sorgere e spiegarsi.

Aggiungerò soltanto che, per esempio, per fare il conto di quanto in avvenire darà l'esercizio di una data linea, bisogna presagire quale sarà l'incremento del movimento del traffico e bisogna anche calco-

lare quale sarà l'incremento della spesa di esercizio.

Ora, voi, onorevoli colleghi, comprenderete subito che basta una variazione, anche piccola, nello stabilire la percentuale o la aliquota di codesti coefficienti, per arrivare a conclusioni assai diverse, nei risultati finali e anche a differenze di milioni... (*Commenti*).

SAPORITO. Domando di parlare.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Ma io non voglio dire una parola di più su questo argomento. Aggiungerò soltanto che, pur senza avere esaminati i verbali e i documenti di quella Commissione, voi, onorevoli colleghi, che siete tutti assidui lettori della *Nuova Antologia*, (anche per la simpatia che ci ispira il suo direttore, collega nostro) voi avrete notati in quella importante rivista vari articoli di uomini studiosi e certamente competentissimi, i quali fanno dei conti che sono fra loro assolutamente diversi.

Non occorre dir nulla di più sul merito; e riassumo e concludo.

Dalla discussione incidentale della seduta del 14, può essere rimasta nell'animo di alcuno l'impressione di qualche giudizio sfavorevole, di qualche dubbio o sospetto a carico di funzionari dello Stato. Ora io sento lo stretto dovere, e lo adempio volentieri, di dichiarare alla Camera che, dopo attento e coscienzioso esame di tutto quanto riguarda l'opera della Commissione, della quale si è parlato, sono in grado di affermare con sicurezza che nessun atto, nessun fatto, nessun argomento può menomamente giustificare un qualsiasi dubbio che non sia stata prestata opera coscienziosa, secondo le rispettive convinzioni, col solo intento di curare l'interesse dello Stato, da tutti i componenti quella Commissione (*Benissimo!*)

Tanto più volentieri io faccio questa dichiarazione, in quanto posso pure con piena sicurezza soggiungere (contando, lo credo, sul consenso di ogni parte della Camera) che i funzionari delle amministrazioni italiane, e per primi i funzionari delle finanze e del tesoro, sono generalmente e meritamente stimati, come uomini davvero rispettabili per virtù eminenti, per zelo intelligente nella cura assidua dei più vitali e delicati interessi dell'amministrazione dello Stato. (*Benissimo!*).

Io non ho altro da dire. Vi ringrazio del vostro assentimento (*Commenti*). E non occorre avvertire che io ho avuto l'onore di

parlare, come ho parlato, non solo a nome mio, ma a nome del Governo. (*Benissimo!*).

PRESIDENTE. Mi permetto di fare una osservazione alla Camera. A tutti i colleghi che mi hanno domandato calorosamente se la discussione sarebbe finita oggi, io ho risposto che avrei fatto il mio dovere. Orbene faccio notare che, a proposito di questo articolo nel quale si parla dell'assunzione da parte dello Stato dell'esercizio, si sta discutendo sopra una materia, che non c'entra per nulla.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. A proposito del tema comune dei riscatti. (*Commenti — Conversazioni*).

PRESIDENTE. Fatta questa osservazione, dò facoltà di parlare all'onorevole Saporito,

SAPORITO. (*Segni d'attenzione*). L'onorevole ministro del tesoro, in occasione dell'articolo 1° della legge, col quale si autorizza il Governo a prendere possesso delle reti ferroviarie di Stato, esercitate dalla Società, ha creduto di parlare su tutto ciò, che qui ho detto l'altro giorno, il 14 corrente, in occasione della legge di proroga delle Meridionali. Egli ha voluto entrare prima nel merito della questione del riscatto e su questa via io non lo seguirò: quando verrà, se il Governo crederà di proporla, una legge di riscatto, allora dimostrerò all'onorevole ministro del tesoro che quanto ho affermato posso dimostrarlo. L'onorevole ministro del tesoro poteva lasciar di discutere sul merito della questione delle Meridionali in occasione di questo articolo.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Non ho discusso il merito!

SAPORITO. Ha discusso il merito.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ha fatto bene.

SAPORITO. Ha fatto male. Il Governo non doveva dire...

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Governo può dire sempre quello che crede utile. (*Si ride*).

SAPORITO. E il deputato ha il diritto di giudicare quello che dice il Governo.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Certamente.

SAPORITO. L'onorevole ministro poi ha voluto mettere in cattiva luce le dichiarazioni da me fatte, l'altro giorno, in seguito alle insistenze della Camera che voleva sapere per quale motivo la Commissione dei riscatti non aveva deliberato sulla questione delle Meridionali. L'onorevole Pantano si

lagnava perchè non erano stati pubblicati i risultati di questi studi; ed allora ho sentito il dovere di dire che deliberazioni non ci erano state e di dire pure le ragioni per le quali queste deliberazioni non erano state prese.

I fatti a cui ho accennato sono consacrati nei verbali stenografati.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Non li ho discussi.

SAPORITO. Li ha discussi.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Ma no! È la seconda volta che ella mi censura senza avermi ascoltato.

SAPORITO. Io l'ho ascoltato. Sia cortese verso di me come io lo sono verso di lei. È la seconda volta che glielo dico.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Io sono stato sempre cortese verso di lei.

SAPORITO (*con forza*). Sia cortese verso di me. Glielo ho già detto due volte; la terza volta glielo dirò più forte.

CARCANO, *ministro del tesoro*. La terza volta non me lo lascerò dir più. (*Vivi rumori all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Ma facciamo silenzio!

SAPORITO. Come deputato, onorevole Carcano, mi sono fatto sempre rispettare; e mi faccio rispettare anche come semplice cittadino.

Ma veniamo al fatto. Io dunque sostengo tutto quello che ho detto e che è consacrato nei verbali. Se il Governo crederà che siano da pubblicarsi i verbali ne sarò felice.

L'onorevole ministro del tesoro ha fatto un grande elogio all'amministrazione dello Stato; va bene, ma l'amministrazione, se ha grandi meriti ha anche grandi difetti e su ciò potremo discutere alla prima occasione. Conosco alcuni fatti i quali dimostrano che la nostra amministrazione lascia molto a desiderare ed è inutile venir qui a dire che la nostra burocrazia sia perfetta; vi sono in essa degli uomini veramente degni di considerazione, come ve ne sono che non fanno il loro dovere.

Io non ho detto, quando la Camera mi obbligò a fare queste rivelazioni, che quei signori che si erano rifiutati di fare il conto siano stati spinti a ciò per questa o per quella ragione o per cattive influenze. (*Oh! oh! — Commenti animati*). Io non ho fatto apprezzamenti: ho detto soltanto i fatti. Non so se quei signori si siano rifiutati a fare il conto per volontà loro o per volontà altrui, e nel primo caso per quali ragioni, so che si sono rifiutati di fare il

conto, il quale soltanto era il mezzo più sicuro per definire la questione finanziaria relativa al riscatto.

Del resto ella è padrone di difendere i suoi funzionari, ma se crede di gettare cattiva luce su quello che ho detto (*No, no*) lo le ripeto che quello che ho detto è la pura verità. (*Bene!*)

Voci. Avanti, avanti!

DE NAVA. Ho domandato di parlare.

Voci. L'incidente è esaurito, avanti, avanti!

DE NAVA. Io ho domandato di parlare sull'articolo 1.

PRESIDENTE. Parli pure.

DE NAVA. Non sfuggirà ad alcuno l'importanza della discussione che si sta facendo in questo momento a proposito dell'articolo 1.

L'onorevole Presidente quasi si meravigliava come, a proposito di quest'articolo, che non sancisce altro che la presa di possesso delle ferrovie da parte dello Stato, si accia questa discussione.

Mi permetta l'onorevole presidente di argli notare che la sua osservazione non è esatta: se veramente l'articolo si fosse limitato a disporre il passaggio del possesso delle ferrovie di sua proprietà allo Stato, sarebbe giusto il rilievo; ma non è così, perchè l'articolo 1 cumula una quantità di altre disposizioni di diversa natura.

Infatti in quest'articolo si parla del riscatto di linee, si autorizza il Governo ad assumere l'esercizio di linee di cui non ha proprietà, per esempio, della linea Napoli-Bari che è di proprietà delle ferrovie Meridionali, senza che ancora ne siano determinate le condizioni, e infine si dispone che si possa concedere a Società private l'esercizio di alcune linee di proprietà dello Stato, senza precisare nemmeno a quali condizioni.

Tutte queste facoltà che si danno al Governo sono sancite nell'ultima parte dell'articolo 1, dove si dice:

« Gli accordi ed i contratti stessi saranno approvati per decreto reale, sentito il Consiglio di Stato ».

Io credo che sia la prima volta che si chiede alla Camera di autorizzare il Governo a fare Convenzioni, financo esercizio di ferrovie dello Stato, senza che nemmeno il Governo sia obbligato a presentarle alla Camera.

Ecco perchè la discussione si è fatta grave; ecco perchè io non posso non dolermi (e non me ne dolgo col presente Ministro perchè non ne ha la maggior colpa)

non posso non dolermi, dico, che dopo tanti anni che si studia questo problema, si presenti una legge così poco preparata e non si sieno allegate alla legge le Convenzioni e gli accordi.

Ecco la verità delle cose, ed ecco perchè io credo che, almeno per riparare in parte a questo grave inconveniente, la Commissione farebbe opera seria aggiungendo una disposizione per cui le Convenzioni debbano essere presentate al Parlamento per essere approvate. Questo è ciò che io propongo formalmente e mi auguro che il Governo e la Commissione accettino la mia proposta. (*Bene!*)

PANTANO, *della Commissione.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO, *della Commissione.* La nuova dizione presentata dal Governo sulla seconda parte dell'articolo 1 m'impone di intervenire nella discussione trattandosi di un argomento di estrema importanza del quale ebbi già ad occuparmi in questa Camera, e che si rannoda anche alla discussione delicata e vivace, che in questo momento è stata fatta.

Secondo la proposta della Commissione, tra le ferrovie le quali dovrebbero essere assunte dallo Stato sono comprese anche quelle di sua proprietà attualmente gestite dalle Meridionali lungo il litorale adriatico da Otranto ad Ancona; tronchi di linee che, dopo quanto ebbi a sostenere in questa Camera relativamente all'eventuale non riscatto delle Meridionali, la Commissione, facendo buon viso a una mia proposta, aveva deliberato di comprenderle nella rete di Stato togliendole da quella categoria di linee che il progetto governativo lasciava in facoltà del Governo di poter concedere all'industria privata. È ciò tanto più, in quanto la relazione parlava chiaro facendo intendere che convenisse continuare ad affidarne l'esercizio alle Meridionali; laddove nel pensiero mio e della Commissione era che dovessero restare invece proprietà dello Stato per servire, mediante opportuni raccordamenti ferroviarii con la rete di Stato, e mediante servizi cumulativi per la via di mare, come arma poderosa in mano del Governo onde garantire il traffico delle Puglie contro qualsiasi tentativo di monopolio da parte delle Meridionali, dato il caso del non riscatto.

Se non che il Governo, con questa sua nuova dizione, torna a far rientrare quelle linee fra quelle per le quali la Camera dovrebbe concedergli pieno potere di affidarle alla industria privata che, ripeto, se-

condo il suo pensiero, non potrebbe essere altra che quella della Società delle Meridionali.

Aggiungo inoltre, venendo incontro alla proposta dell'onorevole De Nava, che non sfuggi alla Commissione l'importanza del comma, che dà al Governo la facoltà di poter fare tali concessioni per decreto reale, senza portarle innanzi al Parlamento.

Ma, siccome avocando alla rete di Stato tutte quelle linee del litorale adriatico, non restava nella potestà del Governo che la concessione della Brescia-Iseo, un piccolo tronco su cui era unanime il consenso circa la necessità di raccordarlo alla linea privata a cui s'innesta, parve a noi che si potesse farlo senza bisogno di portare la relativa concessione innanzi al Parlamento.

Se oggi però dovesse passare la proposta del Governo, di poter alienare le linee staccate del litorale adriatico, proposta sulla quale vorrei pregare il Governo di non insistere; in tal caso s'imporrebbe l'assoluta necessità che il decreto reale venisse presentato al Parlamento per esser convertito in legge, per modo che la Camera fosse sempre in condizione da riparare agli eventuali errori del Governo.

E non si abbia a male, l'onorevole ministro se parlo di eventuali errori: giacchè nessuno è più di me convinto che, ove il riscatto delle Meridionali non avvenga, il Governo farà di tutto perchè l'esercizio delle Meridionali si svolga possibilmente in piena armonia con la rete di Stato e con l'interesse collettivo del paese.

Ma, per potere ottenere tutto ciò, e per poter lottare con uomini che da 40 anni hanno avuto l'abilità, confessiamolo francamente, di mettersi in saccoccia tutte le amministrazioni italiane, bisogna essere pieni di cautela e di vigilanza estrema; ed il Parlamento non può delegare senza riserva alcuna ad un ministro, sia pure l'uomo più integro ed avveduto, l'esercizio di un diritto cui si ricollegano i più alti interessi dell'economia nazionale in genere e quelli delle Puglie in particolare.

Per queste ragioni, mentre prego il ministro (che già vi aveva consentito in seno alla Commissione) di non voler insistere sulla sua nuova proposta, prego anche più calorosamente la Camera, ove ciò non sia possibile, che stabilisca che i decreti reali debbano esser sottoposti al giudizio del Parlamento, per esser convertiti in legge.

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Avverto anzi tutto che le ferrovie concesse all'industria privata le quali sono comprese nella lettera c) fanno parte anche ora delle reti Mediterranea ed Adriatica. Per condizioni stabilite nelle concessioni o in successive convenzioni esse non potrebbero venir esercitate dai rispettivi concessionari ed il loro riscatto è indipendente dall'esercizio, cosicchè non può interessare le regioni che esse servono. D'altronde queste ferrovie si intersecano tutte con quelle di proprietà dello Stato. E quindi è necessario se si vuole fare una gestione veramente di Stato, che continuino a rimanere nella rete di Stato altrimenti non sarebbe possibile organizzarla interamente secondo i suoi effettivi e reali bisogni.

PANTANO, *della Commissione*. E questo è giusto!

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Rispetto alla Eboli-Napoli, avverte l'onorevole De Nava che essa con la concessione del 1864 fu concessa alle Meridionali, stabilendo che potesse il Governo obbligare la Società concessionaria a cedere l'esercizio allo Stato, mediante corrispettivo da stabilirsi d'accordo fra il Governo e la Società, e in difetto, per via di arbitri in proposito si scrivesse alla Società il 10 gennaio 1905.

DE NAVA. Vogliamo vedere l'accordo che farete.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Dell'accordo parleremo.

DE NAVA. Questo vogliamo vedere all'Camera.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Darò la risposta anche su quest'ultimo punto.

L'onorevole Pantano ha sollevato la questione relativa alla lettera f) della proposta della Commissione. Si tratta di quelle piccole linee che diramano da una grande arteria di proprietà della Società per le stazioni ferrate Meridionali. Supponendo che non avvenga il riscatto delle Meridionali, per quelle linee noi possiamo avere tre soluzioni. La prima proposta della Commissione è che esse siano esercitate dallo Stato. Ora pensate, che il materiale rotabile per arrivare là, a meno che non lo si faccia costruire sul posto, deve passare sulle linee delle Meridionali...

PANTANO, *della Commissione*. Sono state, non sono ricordate con le Meridionali.

DE NAVA. Bisognerebbe fare un altro scalo a Brindisi, più costoso.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Pantano, non m'interrompa. Mi lascino parlare; io ho lasciato parlar loro senza interrompere, mi usino ugual cortesia; la discussione è molto minuta e difficile.

PANTANO, *della Commissione*. Ha ragione e mi taccio.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Bisognerebbe impiantare per ognuna di quelle linee delle officine nuove, stabilire le condizioni per l'uso delle stazioni comuni, distaccare del personale dirigente, e via dicendo; quindi il servizio di Stato, a mio giudizio, si farebbe in condizioni difficili, gravi e costose, e perciò non corrispondenti all'importanza di queste linee. L'onorevole Pantano si preoccupa molto della concorrenza che noi potremmo fare con quelle linee alle Meridionali. Ma in realtà io credo che, se se ne studiano le condizioni, si vedrà che la possibilità della concorrenza è molto dubbia. D'altra parte non intendiamo di entrare in una lotta che potrebbe essere dannosa non solo all'esercizio di Stato, ma anche alle popolazioni.

Seconda soluzione è quella di concedere l'esercizio di quelle ferrovie a Società private. Ma a questa soluzione non sembrano del tutto propense le popolazioni; ed alcune proteste sono già pervenute al Ministero.

La terza soluzione, che sarebbe la più facile e conveniente, sarebbe quella di concederle in esercizio alla Società delle Meridionali, dato che non si proceda al riscatto.

Dunque io, d'accordo con i colleghi, prego che, per quanto riguarda l'ultimo comma dell'articolo, sul quale ha richiamato l'attenzione l'onorevole De Nava, si lasci libertà al Governo nella scelta della soluzione. (*Commenti*).

Una voce. Salvo il giudizio del Parlamento.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Salvo il giudizio del Parlamento. E questo giudizio sarà dato quando si approvi la proposta, che il Governo accetta, dell'onorevole De Nava, cioè che i relativi contratti siano approvati con decreto reale, da convertirsi in legge. (*Ooh! — Commenti*).

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non siete contenti nemmeno di questo? Siete incontentabili!

PRESIDENTE. Onorevole Pantano, ella ha parlato a nome della Commissione o a nome suo?

PANTANO, *della Commissione*. La Commissione accetta la nuova formula. La Com-

missione, siccome aveva già subordinato al Ministero il concetto: « da convertirsi in legge », accetta la proposta.

PRESIDENTE. La proposta quindi sarebbe che all'ultimo alinea fossero aggiunte le parole: « da presentarsi al Parlamento per essere convertiti in legge ».

PANTANO, *della Commissione*. Sì.

PRESIDENTE. Passeremo dunque agli emendamenti.

Il primo è dell'onorevole Cao-Pinna, ed è così concepito:

Al capoverso a) dopo la parola: Sicula, aggiungere: e della Società Veneta.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Dopo l'ordine del giorno proposto dalla Commissione e votato dalla Camera, mi pare che tutti gli emendamenti che hanno maggiore attinenza con un progetto definitivo, anziché con uno in gran parte transitorio, come questo, potrebbero essere ritirati.

PRESIDENTE. Onorevole Cao-Pinna; dopo quanto ha udito, mantiene o ritira il suo emendamento?

CAO-PINNA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Alessio ha proposto questo emendamento:

« Dopo il comma a) aggiungere: della ferrovia Padova-Bassano di proprietà dello Stato nella rete Veneta ».

Onorevole Alessio lo mantiene?

ALESSIO. Io debbo insistere nel mio emendamento. La Padova-Bassano fa parte delle linee Venete, ma trovasi in condizioni particolari su cui io non posso sorpassare.

Le linee Venete sono di proprietà dello Stato e sono effetto di un contributo di provincie e comuni, per l'importo di 18 milioni, sui quali lo Stato ne ha sborsati 12. I contratti relativi alle concessioni finiscono nella stessa epoca dei contratti delle reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, cioè al 30 di giugno. Non si è mai compreso perché anche la rete Veneta, che forma la parte centrale di una regione importantissima non debba far parte delle linee dello Stato. (*Conversazioni*).

La stessa Commissione Reale trattando di queste linee ha dichiarato che esse erano adattatissime all'esercizio di Stato, e per la loro produttività e per la loro importanza commerciale. Ma tra queste linee la più

importante è la Padova-Bassano, la quale ha un carattere internazionale perchè si congiunge alla nuova linea che si sta costruendo verso Primolano e Trento per Tezze e si stringe ad una grande città commerciale, Padova. Non c'è quindi alcuna ragione perchè questa linea non debba essere annoverata fra le linee di Stato. Nè le eventuali pattuizioni con la Società Veneta possono alterare questo stato di fatto e di diritto. Alla Società Veneta si possono sempre assegnare altre linee di carattere secondario, non internazionali, senza pregiudicare le sorti d'una grande città qual'è Padova, divenuta il centro commerciale più importante della terraferma veneta.

PRESIDENTE. Segue un emendamento degli onorevoli Ginori-Conti, Orsini-Baroni, Cassuto, Pellerano, Pilacci, Merci, Pandolfini, Pucci, Falaschi, Landucci, Orlando S., Socci, Angiolini, Rosadi e Callaini, col quale si propone di aggiungere al capoverso f): « e della ferrovia Volterra stazione-Volterra città ».

Onorevole Ginori, lo mantiene o lo ritira?

GINORI-CONTI. Stante l'ora tarda e date le condizioni della Camera, non mi permetterò di svolgere il mio emendamento, sebbene si tratti di argomento di capitale importanza per Volterra, ma aspetto le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici per dire se lo ritiro o lo mantengo, riservandomi di dirne le ragioni.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Se l'onorevole Ginori-Conti avesse badato bene alla lettura che l'onorevole Presidente ha fatto del nuovo articolo primo, avrebbe visto che in esso si tien conto del suo secondo emendamento. Ritiri quindi il suo primo emendamento perchè diventa inutile.

PRESIDENTE. Onorevole Ginori-Conti ha sentito?

GINORI-CONTI. Dopo le precise, solenni, impegnative dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, dichiaro di ritirarlo, sicuro che saranno attuate al momento opportuno, essendo ormai assicurato allo Stato l'esercizio della ferrovia Volterra stazione-Volterra città, secondo avevo proposto col primo emendamento e giusta le domande di quel comune.

CASSUTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

CASSUTO. Sull'articolo primo.

PRESIDENTE. Ma perchè non ha chiesto di parlare prima? Adesso siamo agli emendamenti.

CASSUTO. Rinuncio.

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Devo rispondere all'onorevole Alessio. Io credevo che egli sarebbe stato soddisfatto della mia esplicita dichiarazione, che nel mese di maggio presenterò un disegno di legge nel quale saranno regolate le condizioni delle linee ora affidate alla Società Veneta. Io farò delle pratiche, prenderò eventualmente degli accordi con questa Società e poi verremo davanti al Parlamento. Nel formulare il disegno di legge potrò anche tener conto delle raccomandazioni dell'onorevole Alessio; ma più di questo non posso promettere. Il problema è troppo complesso perchè si possa dal Governo fin d'ora prendere impegni. La questione delle linee venete di proprietà dello Stato è strettamente connessa, per quanto riguarda l'interesse di quelle popolazioni, con quella delle ferrovie concesse alla Società stessa e che lo Stato non ha ancora il diritto di riscattare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Alessio.

ALESSIO. Io insisto nel mio emendamento (*Rumori*), perchè le dichiarazioni dell'onorevole ministro non escludono che l'esercizio della linea Padova-Bassano debba continuare ad esser fatto dalla società Veneta, mentre invece io credo, per le ragioni che ho già esposto, che esso debba essere affidato allo Stato...

VENDRAMINI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

VENDRAMINI, *relatore*. In principio di seduta ho riferito in quali termini il ministro dei lavori pubblici si era espresso in seno alla Commissione a proposito dell'esercizio delle ferrovie venete ed ho anche accennato alla promessa da lui fatta ieri alla Camera di presentare un disegno di legge in proposito, entro il mese di maggio.

Io riteneva, e con me la Commissione, che quelle dichiarazioni dell'onorevole ministro bastassero per far salvo il principio che nessun provvedimento potrebbe esser preso senza il voto del Parlamento. Le stesse dichiarazioni sono state un momento ripetute dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Però, trovandoci ora in presenza dell'emendamento dell'onorevole Alessio, occorreva sapere se egli avrebbe receduto dalla sua proposta attendendo

quelle che si sarebbero fatte nel nuovo disegno di legge sulla questione dell'esercizio della rete veneta.

Ora l'onorevole Alessio ritiene che la promessa del ministro di presentare uno schema di convenzione possa pregiudicare la sorte di quel tratto di linea del quale io pure ho parlato, indicando e dimostrando come sarebbe inconcepibile che la linea internazionale che da Bologna dovrà andare al confine possa ad un tratto essere interrotta da un tronco esercitato da un'altra Società.

ALESSIO. Nelle premesse siamo d'accordo; sentiamo le conclusioni.

VENDRAMINI, *relatore*. Ora si tratta di sapere se, di fronte all'emendamento dell'onorevole Alessio la Commissione crede di attendere le proposte del ministro od associarsi all'emendamento medesimo. Io non ho ora il modo di raccogliere una deliberazione della Commissione (*Oooh!*), e ognuno deve quindi votare come crede su questo punto; per parte mia dichiaro che, ove sia messo in votazione l'emendamento dell'onorevole Alessio, sono disposto ad approvarlo. (*Commenti — Rumori*).

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Non posso accettare l'emendamento dell'onorevole Alessio; ho promesso di presentare al Parlamento una legge che regoli la materia delle linee venete; quindi mi pare che questa promessa debba soddisfare la Camera, la quale in occasione di quella legge potrà discutere l'argomento ampiamente e togliere od aggiungere tutto quello che crederà più opportuno. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Veniamo dunque ai voti.

L'onorevole Alessio insiste nella sua proposta, di aggiungere dopo il comma *a*) le parole: « della ferrovia Padova-Bassano di proprietà dello Stato nella rete veneta ». L'onorevole ministro dei lavori pubblici non accetta questa aggiunta.

ALESSIO. Chiedo di parlare. (*Rumori vivissimi*).

PRESIDENTE. Scusi, ma ella non può parlare tre volte sullo stesso argomento. Non è possibile andare avanti in questo modo!

Voci. Ai voti! Ai voti!

Altre voci. Lo ritira! Lo ritira!

PRESIDENTE. Ma insomma, insiste, sì o no?

ALESSIO. Se mi lascia parlare, onorevole Presidente, dirò che io desidero sapere dall'onorevole ministro se, nelle soluzioni che eventualmente presentasse alla Camera entro il giugno o il maggio, possa essere compresa anche quella per la Padova-Bassano.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Vedremo!

ALESSIO. Se l'onorevole ministro mi dà questo affidamento, che non esclude l'esercizio di Stato nella Padova-Bassano, io ritiro il mio emendamento; altrimenti lo mantengo.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Io non aggiungo nulla alle dichiarazioni fatte.

PRESIDENTE. Insiste sul suo emendamento, onorevole Alessio?

BERTOLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Sull'emendamento dell'onorevole Alessio?

BERTOLINI. Sì, onorevole presidente.

PRESIDENTE. Parli pure.

BERTOLINI. Io prego vivamente l'onorevole Alessio di non insistere nel suo emendamento, perchè, insistendovi, pregiudicherebbe la questione; ed io, perchè la questione non solo della linea Padova-Bassano, ma di altre linee non sia pregiudicata, dovrei con dispiacere votare contro l'emendamento dell'onorevole Alessio.

PRESIDENTE. Onorevole Alessio, mantiene il suo emendamento?

ALESSIO. Lo ritiro. (*Oooh!*)

PRESIDENTE. Allora rileggo l'articolo primo modificato:

Art. 1.

« Dal 1° luglio 1905 lo Stato assume l'esercizio:

a) delle ferrovie di proprietà dello Stato comprese nelle attuali reti Mediterranea, Adriatica e Sicula;

b) delle ferrovie Domodossola-Iselle, Domodossola-Arona e Santhià-Borgomanero-Arona, di cui alle leggi 20 luglio 1900, numero 268 e 30 dicembre 1901, n. 530;

c) delle ferrovie Alessandria-Piacenza, Novi-Tortona, Vigevano-Milano, Torino-Pinerolo, Pinerolo-Torrepellice, Acqui-Alessandria, Mortara-Vigevano, Chivasso-Ivrea, Torreberetti-Pavia, Pontegalera-Fiumicino, Voghera-Pavia-Brescia, Cremona-Mantova, Mantova-Modena, Palazzolo-Paratico e Monza-Calolzio, concesse all'industria privata ed ora comprese nelle reti Mediterranea ed Adriatica;

d) della ferrovia Lecco-Colico, agli effetti dell'articolo 15 della convenzione 20 giugno 1888 approvata con la legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª);

e) della ferrovia Napoli-Eboli, agli effetti dell'articolo 31 della convenzione 28 novembre 1864 approvata con regio decreto 28 giugno 1865, n. 2401.

Il Governo è autorizzato ad assumere per mezzo dell'amministrazione delle ferrovie di Stato l'esercizio delle ferrovie Torre Annunziata-Castellammare di Stabia, Roma-Viterbo e diramazioni e Varese-Porto Ceresio in base ad accordi da prendersi coi concessionari, nonchè l'esercizio delle ferrovie da Alessandria ad Ovada, fra la stazione di Desenzano e il lago di Garda e da Livorno a Vada, ai sensi e per gli effetti delle rispettive convenzioni approvate coi regi decreti 23 aprile 1903, n. 186, 23 aprile 1903, n. 211 e 8 settembre 1904, n. 566.

È pure autorizzato a stipulare con Società o ditte private contratti per l'esercizio delle linee Brescia-Iseo, Ascoli-San Benedetto del Tronto, Teramo-Giulianova, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia e Zollino-Gallipoli.

Il contratto per l'esercizio della linea Zollino-Gallipoli dovrà comprendere una clausola risolutiva coordinata al riscatto della linea Francavilla-Nardò.

Il Governo potrà altresì assumere l'esercizio di nuove linee in prolungamento di altre di sua proprietà o da esso esercitate quando le condizioni delle nuove linee lo consigliano.

Gli accordi e i contratti stessi saranno approvati, sentito il Consiglio di Stato, per decreto reale che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge ».

Coloro che approvano questo articolo favoriscano di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

« Il Governo è autorizzato a prendere i provvedimenti necessari per attuare alla data di cui all'articolo 1 l'esercizio da parte dello Stato, procedendo agli opportuni accordi con le Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, le reti minori e le linee speciali e con le amministrazioni delle ferrovie estere confinanti.

Il Governo, appena promulgata la presente legge, nominerà il direttore generale, con le forme prescritte dall'articolo 4, e gli darà coadiutori in numero sufficiente scegliendoli fra *persone di alta competenza tecnica ed amministrativa*, tra i funzionari

del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate ed eventualmente tra i funzionari delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula i quali ultimi saranno assegnati anticipatamente e stabilmente all'Amministrazione delle strade ferrate dello Stato.

Le persone estranee al Regio Ispettorato ed alle reti predette avranno ufficio provvisorio e quella indennità che sarà stabilita con regio decreto ».

Su questo articolo ha chiesto di parlare l'onorevole De Andreis. Ne ha facoltà.

DE ANDREIS. Io mi trovo in una posizione molto curiosa, perchè, mentre di solito io sono ostinato nel voler legare il Governo e dare i minori poteri possibili allo Stato, intendiamoci, a questo Stato, mi trovo invece ora in questa condizione, che vorrei togliere dal secondo articolo, così come è formulato dalla Commissione, tutta l'ultima parte, che restringe la facoltà del Governo.

Il secondo comma del secondo articolo dice:

« Il Governo, appena promulgata la presente legge, nominerà il direttore generale con le forme prescritte dall'articolo 4 e gli darà coadiutori in numero sufficiente scegliendoli fra persone di alta competenza tecnica ed amministrativa ». E va bene; e poi continua: « tra i funzionari del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate ed eventualmente tra i funzionari delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, ecc. » (*Conversazioni*).

Ora io toglierei tutta quest'ultima parte. Parlo soltanto dal punto di vista delle necessità tecniche; perchè in una azienda industriale di questa natura è pericoloso obbligare il Governo a prendere i grandi coadiutori del direttore generale in un personale fisso. Quando voi avete già stabilita la qualifica di « alta competenza tecnica ed amministrativa », se voi la troverete nel personale dell'Ispettorato ed anche delle tre reti, tanto meglio, ma non c'è bisogno di dire di sceglierli eventualmente o preferibilmente tra i funzionari dell'Ispettorato e delle Società.

A me basta questa assicurazione, che i coadiutori del direttore generale siano in numero sufficiente e persone di alta competenza tecnica od amministrativa. Tutto il resto a me pare inutile e dannoso. (*Rumori — Conversazioni*).

PRESIDENTE. Sento rumori anche dalle tribune. Ora avverto che non sono disposto a tollerarli.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Bertolini. Ne ha facoltà.

BERTOLINI. Prego la Commissione di rinunciare alla modificazione che essa ha proposto all'articolo 2; e prego in ogni modo la Camera di votare questo articolo come fu proposto dal Ministero. (*Bene!*)

Il Ministero non credette di aver bisogno di ricorrere a persone di alta competenza tecnica o amministrativa.

Esso, che pure ha la responsabilità della esecuzione della legge, ha creduto di poter trovare i coadiutori del direttore generale tra i funzionari indicati nel secondo comma del suo articolo (*Benissimo! Bravo!*)

Io altre volte mi sono opposto in questa Camera e con successo alla inclusione di persone estranee negli uffici dello Stato. Io credo che ciò costituisca una sfiducia ingiustificata verso i nostri funzionari (*Benissimo!*); credo che con ciò si apra la porta al favoritismo. (*Bravo! Bene!*)

Le approvazioni della Camera mi dispensano dall'aggiungere altre parole e prego il Governo di insistere nel suo articolo e la Commissione di rinunciare al suo emendamento (*Bravo! — Approvazioni*)

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio l'onorevole Bertolini di aver detto, con parole più eloquenti delle mie, quello che avrei io detto. Stamani avevo già manifestato alla Commissione la mia intenzione di domandare che si ristabilisse integralmente la proposta del Governo. Quindi accetto di gran cuore la proposta fatta dall'onorevole Bertolini. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

VENDRAMINI, *relatore*. È mio dovere di informare la Camera, (*Rumori*) che, allorché l'emendamento fatto al testo governativo venne dalla Commissione sottoposto al parere del ministro dei lavori pubblici, egli non si è mostrato punto contrario ad accettarlo.

DE NAVA. Ha cambiato parere.

VENDRAMINI, *relatore*. Tanto è vero, che abbiamo potuto nella relazione accennare ad un accordo che, meno in qualche piccolo particolare, era intervenuto tra Commissione e Governo.

DONATI. Mutano i saggi!

FERRI ENRICO. È il Governo che passa all'opposizione.

BERTOLINI. È l'opposizione che passa al Governo.

VENDRAMINI, *relatore*. Mutano i saggi, dice il mio amico Donati. Il Governo ha ritenuto che fosse meglio ritornare al testo precedente. Lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici, questa mattina, recatosi presso la Commissione, ha dichiarato che amerebbe l'abbandono del nostro emendamento e noi abbiamo soggiunto, ed egli può farne fede, che non avremmo insistito nel mantenere...

Voci. Va bene allora!

VENDRAMINI, *relatore*. ...quanto era stato con lui concordato prima.

Le stesse dichiarazioni faccio in questo momento, a nome della Commissione. (*Benissimo! — Approvazioni — Commenti generali*).

PANTANO, *della Commissione*. Chiedo di parlare (*Ooh! ooh! — Rumori*).

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Voci. No! no!

Altre voci. Sì! sì!

FERRI ENRICO. Parli Pantano (*Sì ride*).

Voci. Parli! parli!

PANTANO, *della Commissione*. Ho chiesto di parlare per una dichiarazione personale, giacché non vorrei che le deliberazioni...

PRESIDENTE. Ma vi sono due Commissioni!

PANTANO, *della Commissione*. Onorevole Presidente, l'ora incalza, è vero, ma in questioni così gravi la Camera, che ha criticato l'impulsività dei ferrovieri, non deve mostrare alla sua volta una forza impulsiva passando precipitosamente sopra leggi così importanti senza discuterle. (*Bravo! — Approvazioni all'estrema sinistra*).

Se i miei colleghi della Commissione hanno creduto di dover acconsentire a quello che l'onorevole ministro chiede, io, a scampo di responsabilità, debbo dichiarare che il principio che dettò quella modificazione fu questo: dato il passaggio delle ferrovie allo Stato, che implica liquidazioni gravissime e complicate per centinaia di milioni, e questioni amministrative e tecniche non meno gravi e delicate: passaggio che siamo costretti a fare pur troppo, con un'organizzazione provvisoria ed affrettata, sembrava a noi che, senza offendere menomamente la moralità e la competenza del personale dell'Ispettorato ferroviario e di quello delle Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, si potesse elevare questa obbiezione: che non convenisse cioè affidare esclusivamente siffatto

compito a chi direttamente ha una parte di responsabilità negli errori che hanno viziato l'attuale azienda ferroviaria. È egli savio ed opportuno, pensavamo noi, che debba essere soltanto questo personale quello che dovrà tutto controllare e regolare, servendo di unica guida ed ausilio al Governo in ciò che deve fare per l'avvenire? (*Interruzioni*) O non sarebbe stato utile, necessario, rafforzarlo, integrarlo, in questo compito transitorio ma gravissimo con qualche elemento estraneo, che avrebbe portato il sussidio di uno spirito impregiudicato? Del resto noi non ne facevamo un obbligo tassativo al Governo: era una semplice facoltà della quale avrebbe potuto utilmente valersi. Ma se il Governo vi rinunzia, mi osserva lei, onorevole Cottafavi, perchè insistervi? Perchè se, quando il Governo rinunzia ai migliori suggerimenti nostri, dovessimo rassegnarci e desistere, allora sarebbe meglio sopprimere addirittura il Parlamento. (*Rumori — Commenti generali*).

PRESIDENTE. Siccome l'onorevole Pantano non fa proposte e la Giunta non insiste sul suo articolo, potremo senz'altro passare ai voti sulla proposta ministeriale.

DE SETA. Onorevole Presidente, io ho presentato un emendamento nel senso della proposta Bertolini, per ripristinare l'articolo ministeriale; voglia darmi almeno facoltà di parlare per ringraziare il ministro di avere accettato.

PRESIDENTE. Ma io concedo a tutti la facoltà di parlare: soltanto a quest'ora non mi pare sia il caso di perdersi in ringraziamenti.

Prima c'è la proposta dell'onorevole Cao-Pinna:

« Al 2° capoverso, dopo la parola: scegliendoli, sostituire: fra il personale delle reti Mediterranea, Adriatica, Sicula e Veneta, nonchè anche fra persone estranee aventi notoria ed eccezionale competenza ferroviaria per fama acquistata ».

CAO-PINNA. Rinunzio!

PRESIDENTE. Benissimo. L'onorevole De Andreis ha anche rinunziato al suo emendamento su questo articolo secondo. E così non rimane che l'aggiunta proposta in fine dell'articolo dall'onorevole Fracassi:

« Il personale così assunto non dovrà eccedere per numero il personale adibito dalle Società per i medesimi servizi e la somma complessiva degli stipendi dovrà essere contenuta nella misura di quella sopportata dalle Società per detti servizi.

« Il personale del Regio Ispettorato, già

retribuito sul bilancio dello Stato, non è compreso in questa disposizione ».

FRACASSI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRACASSI. Il mio emendamento tendeva appunto ad impedire quella possibile invasione di personale nell'amministrazione dello Stato cui ha accennato l'onorevole Bertolini.

Ora, sopprimendosi il comma aggiuntivo della Commissione al quale si riferisce il mio emendamento, esso non ha più ragione d'essere e lo ritiro. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Allora io pongo senz'altro ai voti l'articolo 2 nella formola proposta dal Governo e di cui do lettura:

« Il Governo è autorizzato a prendere i provvedimenti necessari per attuare alla data di cui all'articolo 1, l'esercizio da parte dello Stato, procedendo agli opportuni accordi con le Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, le reti minori e le linee speciali e con le amministrazioni delle ferrovie estere confinanti.

Il Governo, appena promulgata la presente legge, nominerà il direttore generale, con le forme prescritte dall'articolo 4, e gli darà coadiutori in numero sufficiente scegliendoli fra i funzionari del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate e fra il personale delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula ».

(È approvato).

Art. 3.

« Anche prima della costituzione dell'amministrazione delle ferrovie di Stato, il ministro dei lavori pubblici può assumere gli impegni che riconosca necessari per l'attuazione del nuovo ordinamento e per i bisogni prevedibili dell'esercizio.

Nel suddetto caso, per gli impegni relativi alle spese di cui alle lettere d) ed e) dell'articolo 9, deve essere sentito preventivamente il Comitato superiore delle strade ferrate.

Degli impegni assunti a senso del presente articolo sarà tenuto conto nella formazione del bilancio di cui all'articolo 6.

Ai pagamenti che si debbono fare prima del 1° luglio 1905 si provvederà, nei limiti di lire 250,000, con prelevamenti dal fondo di riserva istituito con la legge 30 giugno 1904, n. 293, e iscritto nel bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1904-905. Le somme prelevate saranno rimborsate dall'amministrazione delle ferrovie di Stato e

reintegrate nel detto fondo sull'esercizio finanziario 1905-906 ».

Su questo articolo non vi sono iscritti, ma v'è un emendamento dell'onorevole Cao-Pinna. (*Vivi rumori*). È il seguente:

Al 2° capoverso, dopo le parole: art. 9, sostituire: devono essere sentiti preventivamente il Comitato superiore delle strade ferrate ed il direttore generale, di cui all'articolo 2.

Al 4° capoverso, dopo le parole: si provvederà, sopprimere le parole: nei limiti di lire 250,000.

CAO-PINNA. Rinunzio. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Allora chi approva l'articolo 3 è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Ora l'onorevole Alessio propone un articolo 3-bis che è così concepito.

Art. 3-bis.

« Dopo l'articolo 3 aggiungere il seguente articolo 3 bis in gran parte conforme all'articolo 25 della Commissione, che andrebbe soppresso:

L'esercizio di Stato delle ferrovie sarà fatto per mezzo di una amministrazione autonoma.

L'ordinamento definitivo di tale amministrazione autonoma sarà regolato entro l'anno 1905 mediante la legge presentata il 21 febbraio 1905 al n. 129 e che sta dinanzi al Parlamento.

Le disposizioni della presente legge nei riguardi della forma dell'ordinamento dell'azienda, della sua rappresentanza e dei modi di redazione dei conti finanziari non avranno applicazione se non pel periodo indicato nel comma precedente ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Alessio, per svolgere il suo emendamento.

VENDRAMINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

VENDRAMINI, *relatore*. Vorrei pregare l'onorevole Alessio di tener presente che la disposizione che egli vorrebbe inserita a questo punto, forma tema dell'articolo 25, e quindi sarebbe opportuno rimandare la discussione relativa a quell'articolo.

ALESSIO. Dunque non è deciso il collocamento della disposizione?

VENDRAMINI, *relatore*. Va sospeso e rimandato all'articolo 25.

PRESIDENTE. Sta bene, l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Alessio è rimandato all'articolo 25.

Art. 4.

« L'amministrazione delle ferrovie di Stato esercita le sue funzioni sotto la responsabilità del ministro dei lavori pubblici. Ad essa presiede il direttore generale coadiuvato da un Comitato di amministrazione composto di sei membri. Il direttore generale è nominato per decreto reale su proposta del ministro dei lavori pubblici sentito il Consiglio dei ministri. Egli presiede il Comitato di amministrazione.

I membri del Comitato di amministrazione sono, con le stesse forme, nominati per decreto reale e restano in carica fino all'attuazione dell'ordinamento definitivo.

Con decreto reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, sentito il Consiglio dei ministri, si stabiliranno lo stipendio e le indennità del direttore generale, nonché le indennità dei membri del Comitato di amministrazione.

L'ufficio di direttore generale e di membro del Comitato di amministrazione ed ogni altro ufficio retribuito sono incompatibili con qualunque carica pubblica elettiva e parlamentare.

Su proposta del direttore generale, il ministro dei lavori pubblici designa il membro del Comitato di amministrazione che sostituisce il direttore generale in caso di assenza o di impedimento.

Il direttore generale può delegare a membri del Comitato di amministrazione e, col parere di questo, a funzionari dipendenti alcune delle facoltà che gli sono riservate dai vigenti ordinamenti ».

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Ciappi il quale, con altri colleghi, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire al 4° comma del 4° articolo il seguente:

« L'ufficio di direttore generale e di membro del Comitato di amministrazione sono incompatibili con qualunque carica pubblica elettiva e parlamentare.

« Per tutti gli altri funzionari l'incompatibilità rimane limitata agli uffici parlamentari.

« Ciappi, Cabrini, Zerboglio, Perra, Montemartini, Gaudenzi, Vicini, Chiesa P., Campi N., De Andreis, Comandini, Gattorno ».

CIAPPI. Poche parole per pregare il ministro di volere accogliere un emendamento che la Commissione ha già accolto.

Il quarto capovero dice così: « L'ufficio di direttore generale e di membro del Comitato di amministrazione ed ogni altro ufficio retribuito sono incompatibili con qualunque carica pubblica elettiva e parlamentare ».

Con questo capovero s'introduce una incompatibilità nuova nel nostro diritto amministrativo in odio soltanto a codesta categoria di impiegati delle amministrazioni ferroviarie: essi non potranno essere consiglieri comunali, nè consiglieri provinciali, non potranno infine essere assunti ad alcuna carica elettiva e parlamentare. Orbene che ciò sia per il direttore e per i membri del Comitato di amministrazione, sta bene; ma che gli altri funzionari, gli altri impiegati non possano coprire queste cariche elettive, non lo comprendo. (*Interruzioni*).

Pregherei dunque l'onorevole ministro e la Commissione di voler sopprimere da quel comma le parole « ed ogni altro ufficio retribuito » lasciando integro il principio della incompatibilità totale per il direttore e per i membri del Comitato di amministrazione. E chiedo quindi che si aggiunga: « per tutti gli altri funzionari la incompatibilità rimane limitata agli uffici parlamentari ».

CAVAGNARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli, onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Anzitutto dico che non posso consentire nella proposta del collega Ciappi. Io desidererei che l'articolo fosse mantenuto com'è. Piuttosto pregherei la Commissione e il Governo...

DE ANDREIS. domando di parlare.

CAVAGNARI. ...non avendo avuto il tempo di formulare un emendamento, di volere, uniformandosi a quanto è stabilito in massima nelle nostre leggi, che stabiliscono le incompatibilità e le ineleggibilità, di stabilire che quest'alto ufficio, cui si accenna in detto capovero, sia incompatibile con qualunque carica pubblica, ma vorrei che si aggiungesse in fondo al capovero « non dimessa sei mesi prima dell'andata in vigore della presente legge ». Questo io dico per rendere l'istituto della incompatibilità, anche in questa legge, coerente a quanto è già stabilito per le elezioni in massima.

Prego l'onorevole ministro e la Commissione di voler accettare questa mia aggiunta. (*Rumori vivissimi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Andreis.

DE ANDREIS. Non posso fare a meno di richiamare l'attenzione della Camera sopra la portata delle parole « ... ed ogni altro ufficio retribuito, sono incompatibili con qualunque carica pubblica elettiva e parlamentare ».

Noi, con un tratto di penna, neghiamo la eleggibilità a tutto il corpo ferroviario, dal direttore (*Rumori vivissimi*) fino all'ultimo cantoniere.

Voci. No, no!

DE NAVA. Sono sette persone soltanto!

DE ANDREIS. Legga il testo e vedrà, che sono tutti, assolutamente tutti.

Ora, trattandosi di una esclusione così importante, pregherei la Commissione e il Governo di sospendere provvisoriamente la discussione di questo capovero per chiarire e limitare la portata di questa frase. Non bastano le dichiarazioni del Governo, che forse non intenderà che la portata sia tale, quale è nel testo, na occorre chiarirla. Vediamo di non introdurre un nuovo strumento di rappresaglia e di repressione (*Rumori vivissimi*). Prego vivamente il Governo e la Commissione di sospendere la discussione di questo capovero e ristudiarlo per evitare le conseguenze gravissime che ne deriverebbero.

FERRARIS CARLO, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS CARLO, ministro dei lavori pubblici. (*Segni d'attenzione*). È inutile che io dica che, anche incompleta, la rete di Stato abbraccia una larghissima zona di territorio e quindi moltissimi comuni. Voi sapete meglio di me che in tutte le località le amministrazioni ferroviarie hanno relazioni con le amministrazioni locali.

Ora a me sembra non prudente che, nelle rappresentanze elettive locali sia comunali, che provinciali, vi siano appartenenti alla amministrazione ferroviaria (*Benissimo!*) perchè essi possono influire sulle deliberazioni dei Consigli, a cui appartengono.

Io credo che questo sia anche un mezzo per rendere indipendente l'amministrazione dalle influenze locali. (*Approvazioni*). Come noi vogliamo evitare le influenze parlamentari, così cerchiamo di evitare anche quelle locali. (*Benissimo!*)

Invito quindi la Camera ad accettare la nostra proposta.

L'emendamento dell'onorevole Cavagnari è poi troppo restrittivo. Lasciamo che questa incompatibilità cominci solo con l'at-

tuazione della nuova legge, non torniamo sul passato.

Prego perciò gli onorevoli colleghi di ritirare i loro emendamenti, e di approvare la proposta del Governo. (*Vivi rumori all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fracassi per svolgere il seguente emendamento: «dopo il 3° comma aggiungere: Ognuno dei componenti il Comitato di amministrazione dovrà versare alla Cassa depositi e prestiti una cauzione di lire 200 mila».

FRACASSI. Rinunzio a svolgere il mio emendamento, ma dichiaro di mantenerlo.

Molte voci all'estrema sinistra. Chiediamo la votazione nominale. (*Rumori*).

PRESIDENTE. Su che cosa?

DE ANDREIS. Sulla soppressione dell'articolo.

FERRI ENRICO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

FERRI ENRICO. In linea regolamentare è evidente che, se volessimo ricorrere alla votazione nominale, nulla ce lo vieterebbe, poichè potremmo usare la forma della proposta sospensiva o della divisione. Ma io credo che ci aggiriamo in un equivoco che è essenziale chiarire.

Il Governo comprende che noi non possiamo lasciare il dubbio che gli ottanta mila ferrovieri, in quanto sono retribuiti dallo Stato per la loro locazione d'opera, o per il loro pubblico ufficio come vuole l'articolo 17, siano decapitati del diritto di eleggibilità comunale, provinciale e parlamentare. (*Commenti*). Su questo punto non possiamo ammettere dubbi, su questo punto siamo disposti alle estreme difese. (*Ooh! a destra — Rumori all'estrema sinistra*).

E badate che con queste dichiarazioni credo di compiere una funzione di ordine perchè, se voi con questa legge dovete togliere agli ottanta mila ferrovieri con loro grande sorpresa la cittadinanza attiva nel paese, provochereste una ribellione punto desiderabile. (*Interruzioni*).

Voci. Ha ragione.

FERRI ENRICO. Dall'altra parte le osservazioni del ministro dei lavori pubblici intorno a coloro che abbiano uffici direttivi o di gestione, e che si trovano in posizioni delicate in quanto rappresentano lo Stato, ma non sono estranei agli interessi locali, meritano di essere considerate e perciò non ho difficoltà di convenire con lui e di accettare le precauzioni che l'articolo contempla. Se dunque il Governo accetta una

parola che tolga il dubbio che tutto il personale venga escluso dalle cariche pubbliche elettive non abbiamo difficoltà da opporre, cioè proponiamo di dire: ogni altro ufficio direttivo o di gestione retribuito è incompatibile, ecc. (*Interruzioni*). Io per conto mio sono favorevole.

PANTANO, *della Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

PANTANO *della Commissione*. Vorrei richiamare l'attenzione così del Governo, come degli oppositori, sopra una considerazione di fatto indispensabile per valutare le proposte della Commissione.

Noi qui stiamo deliberando intorno ad un'organizzazione assolutamente provvisoria, destinata ad essere sostituita a breve scadenza da un'organizzazione definitiva. Di questo Comitato di cui qui si parla non vi è traccia nel disegno di legge definitivo dove è sostituito da un Consiglio di amministrazione presidiato da norme rigorose e precise.

Era una necessità di organizzare in qualche modo, sia pure provvisoriamente, questo potere centrale per l'assunzione dell'azienda. (*Interruzioni*).

Permette. Infatti tutto il contesto dell'articolo non parla che del Comitato e dell'Amministrazione centrale per modo che con le parole: «ogni altro ufficio retribuito» secondo il pensiero della Commissione s'intendeva solamente alludere ad uffici di alta importanza, annessi e connessi all'amministrazione stessa.

Quindi per parte nostra non troviamo nessuna difficoltà di ammettere l'aggiunta proposta dall'onorevole Ferri colle parole: «uffici di direzione e di gestione».

PRESIDENTE. Io debbo avvertire la Camera che l'emendamento dell'onorevole Ferri ed altri nove deputati dice così:

Sostituire al quarto capoverso dell'articolo 4 il seguente: «L'ufficio di direttore generale e di membro del Comitato di amministrazione ed ogni altro ufficio direttivo o di gestione retribuito è incompatibile con qualunque carica pubblica elettiva e parlamentare».

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Delle proposte fatte il Governo accetta quella che è stata formulata in questo modo: «Ogni altro ufficio direttivo o di gestione».

Una voce. Sta bene.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. E mi pare che questa sia la più precisa. (*Approvazioni — Conversazioni e commenti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pozzo Marco.

POZZO MARCO. Prego vivamente la Camera e il Governo di voler ponderare sull'importante questione che si agita.

Credo sia cosa nè giusta, nè utile, nè opportuna, sancire la ineleggibilità a tutte le cariche elettive, per tutto il personale ferroviario, come si fa nel capoverso di cui si discute.

Abbiamo udite le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e quelle dell'onorevole Pantano per la Commissione; ma le dichiarazioni dell'uno sono contraddittorie a quelle dell'altro.

Secondo le dichiarazioni del ministro, tutti i funzionari e gli agenti delle ferrovie sarebbero ineleggibili, tutti, a qualunque carica. (*Interruzioni — Commenti*). Secondo le dichiarazioni della Commissione la ineleggibilità si dovrebbe intendere ristretta ai membri del Comitato di amministrazione e agli altri funzionari che vi sieno addetti, e secondo poi l'emendamento proposto dall'onorevole Ferri, sarebbero ineleggibili tutti coloro che hanno uffici direttivi o di gestione. E per conseguenza sarebbero eleggibili tutti gli altri.

Ma tale proposta che invertisce l'ordine delle cose, mi pare anche meno accettabile, e non so darmi ragione come sia stata così facilmente accettata dal ministro, salvo che, pel modo tumultuario della discussione, egli abbia potuto fraintenderne la portata.

FERRI ENRICO. Ha ragione! Bravo! Le leggi non si fanno così.

POZZO MARCO. Sono ben lieto che anche l'onorevole Ferri riconosca che il suo emendamento non è accettabile.

FERRI ENRICO. Emendo il mio emendamento. (*Si ride*).

POZZO MARCO. Ed io le sono grato.

È ammissibile che un cittadino, per il solo fatto di essere funzionario od agente dell'amministrazione delle ferrovie di Stato, non possa più essere eletto nè consigliere comunale, nè consigliere provinciale, nè membro di qualsiasi opera pia?

E ciò non solo dove egli esercisce l'ufficio, ma in qualsiasi luogo, vicino o lontano?

Ma come è possibile sancire una tale enormità? Io credo che non può essere stato nel pensiero del Governo di introdurre una così

grave incapacità, in modo incidentale e quasi di sorpresa, nella legge in esame; ad ogni modo, se ciò fosse, non potrebbe essere assolutamente accettata.

Non dobbiamo avere, in questo momento in specie, nemmeno l'apparenza di decretare l'ostracismo a tutto il personale ferroviario. Se oggi, parte degli agenti, ha creduto di abbandonare il servizio, non perciò dal Parlamento (e qui faccio appello al presidente del Consiglio, il quale ha invocato la calma e la serenità della discussione) si deve rispondere con una disposizione di questo genere; d'altra parte gran numero degli agenti ha serbato fede ai patti e continua a prestare servizio, quanto coraggioso, altrettanto prezioso; per essi sarebbe supremamente ingiusto l'ostracismo, come sarebbe ingiusto per i funzionari, che sempre compiono il loro dovere, con mirabile zelo.

Quindi prego la Camera e il Governo di riflettere seriamente prima di deliberare, e di non lasciar passare con tanta facilità, per non dire con leggerezza, una disposizione di questo genere, che sarebbe ingiusta per il personale ferroviario di ogni qualità e grado, dannosa per le pubbliche amministrazioni cui molti prestano un'opera sommamente utile, condannevole infine dal lato politico perchè fornirebbe un'arma di più, forse la sola giusta, all'agitazione che turba il paese. (*Approvazioni — Rumori in vario senso*).

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Rimandiamola alla legge definitiva.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Vorrei pregare i miei colleghi, di venire ad una determinazione calma. Ora, poichè la questione sembra irta di difficoltà, le obiezioni non sono lievi da una parte e dall'altra, vorrei proporre che questo argomento fosse rimandato alla legge definitiva. (*Bene! — Commenti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sonnino.

SONNINO SIDNEY. Io vorrei fare una proposta conciliativa.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ne conviene? Dica, dica pure.

SONNINO SIDNEY. Capisco tutta la gravità di pregiudicare una questione di questa importanza, sia oggi, sia anche domani, perchè anche domani avremo una grande fretta di votare la legge.

Si tratterebbe qui di introdurre da un lato una inabilità speciale che non si vede alcuna ragione di infliggere ai ferrovieri, posto che non esiste per le altre categorie di impiegati delle amministrazioni, oppure dall'altra, ove si accettasse la proposta dell'onorevole Ferri, di regolare la questione dell'eleggibilità nei riguardi del personale ferroviario con un principio precisamente opposto a quello che vige per tutti gli altri impiegati, dove si dichiarano ineleggibili gli impiegati inferiori ed eleggibili i superiori, mentre qui dovrebbero essere i superiori ineleggibili ed eleggibili gli inferiori. Vedete dunque quali difficoltà presenti il problema.

Capisco d'altra parte come anche in un progetto provvisorio, inteso a rendere possibile l'assunzione dell'esercizio per parte dello Stato, sia necessario che il direttore generale, che i membri del Comitato di amministrazione vengano dichiarati, e su questo punto credo che converranno tutti, anche l'onorevole Ferri, vengano dichiarati ineleggibili alle cariche parlamentari. Quanto agli altri, rimandiamo la questione alla legge definitiva; allora si potrà discutere con calma. *(Interruzioni all'estrema sinistra).*

Io proporrei, se il Governo l'accetta, di togliere per ora, rimandando la questione alla legge definitiva, le parole: « ed ogni altro ufficio retribuito », e toglierei anche la parola « elettiva », lasciando la parola « parlamentare », perchè non vi è ragione perchè i membri di quel Comitato non possano essere consiglieri comunali o provinciali.

Lasciamo per loro l'incompatibilità ad essere deputato o senatore, come vi è presentemente per i consiglieri delle Banche di emissione. Limitiamoci oggi a regolare questo solo punto, in cui vi è urgenza di stabilire qualcosa prima del 30 giugno. E per tutto il resto, rimettiamoci per ora alla legge ordinaria, riservandoci, ove questa non basti, a provvedere a suo tempo con la legge definitiva di ordinamento del servizio ferroviario.

Credo che il Governo possa accettare la mia proposta.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Non avrei difficoltà di accettare la proposta conciliativa dell'onorevole Sonnino, ma gli faccio osservare che noi in questo modo lasciamo credere che questa legge definitiva debba venire chi sa quando, mentre invece abbiamo detto che questa legge definitiva, al massimo, potrà tardare un mese o due, ma non di più.

SONNINO SIDNEY. Sta bene, ma avremo sempre maggior tempo di discutere!

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Ma, poichè dovremo risolvere la questione con la legge definitiva, mi pare che questi signori non avranno nemmeno il tempo di divenire deputati.

Una voce. Potrebbero già esserlo.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Per conseguenza, per non pregiudicare la questione, vorrei rimandarla tutta quanta se fosse possibile.

Voci. Sì, sì! No, no!

SONNINO SIDNEY. Faccio considerare all'onorevole presidente del Consiglio, che, se per dannata ipotesi, come dicono gli avvocati, si verificasse il caso che questi progetti definitivi andassero oltre il 30 giugno, potrebbe riuscire di qualche danno il non aver provveduto in alcun modo alle incompatibilità degli uffici maggiori in cui occorre pur procedere alla nomina dei titolari...

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Sta bene aderisco: non vogliamo litigare per questo!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Canetta.

CANETTA. Ho chiesto di parlare per fare un richiamo al diritto comune. Non c'è bisogno di parlare qui di incompatibilità. Basta che ritorniamo per questi cittadini, come per tutti gli altri, alla legge elettorale politica ed alla legge comunale e provinciale, dove sono distinte le categorie degli impiegati che non sono eleggibili da quelle degli impiegati che sono eleggibili. Non è quindi necessario introdurre così di straforo in questa legge una disposizione speciale, mentre abbiamo il diritto comune.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gianturco.

GIANTURCO. Mi associo alle considerazioni dell'onorevole Sonnino e rinunzio a parlare.

PRESIDENTE. Veniamo dunque ai voti.

L'articolo 4 rimane così come è proposto, eccetto una modificazione al quarto capoverso, proposta dall'onorevole Sonnino e che l'onorevole presidente del Consiglio ha fatta sua. Il quarto capoverso suonerebbe così:

« L'ufficio di direttore generale e di membro del Comitato di amministrazione sono incompatibili con qualunque carica parlamentare ».

FERRI ENRICO. Dichiariamo di essere in questo punto d'accordo con l'onorevole Sonnino.

PRESIDENTE. Dopo il terzo capoverso l'onorevole Fracassi ed altri propongono di aggiungere:

« Ognuno dei componenti il Comitato di amministrazione dovrà versare alla Cassa depositi e prestiti una cauzione di lire 200 mila ».

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma noi non possiamo accettare quest'aggiunta. Si tratta di un Comitato provvisorio.

PRESIDENTE. Onorevole Fracassi la mantiene?

FRACASSI. La mantengo.

PRESIDENTE. Pongo a partito l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Fracassi non accettato dal Governo.

(Non è approvato).

Pongo a partito l'articolo 4 con la modificazione proposta dall'onorevole Sonnino che il presidente del Consiglio ha fatto sua e di cui ho testè dato lettura.

(È approvato).

Veniamo all' articolo quinto.

Onorevole ministro dei lavori pubblici accetta il testo della Commissione?

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Allora l'articolo 5 è del seguente tenore:

« La direzione generale ha sede in Roma.

Il direttore generale e il Comitato di amministrazione sono responsabili verso il ministro dei lavori pubblici.

Le attribuzioni e le facoltà, ora assegnate dagli statuti e dai regolamenti interni vigenti, ai Consigli di amministrazione ed ai direttori generali delle Società Mediterranea, Adriatica e Sicula sono deferite, in quanto non siano contrarie alla presente legge, al Comitato di amministrazione ed al direttore generale delle ferrovie di Stato. Al Comitato di amministrazione vengono pure assegnate le facoltà ed attribuzioni ora di spettanza del Regio Ispettorato generale e del Comitato superiore delle strade ferrate per quanto riguarda la gestione delle somme destinate a lavori e provviste.

L'ordinamento dei servizi tecnici ed amministrativi ora vigente sulle linee affidate alle tre società esercenti, è provvisoriamente mantenuto, salvo le modificazioni che occorressero per migliorarlo ed adattarlo alle nuove condizioni dell'azienda ed i provvedimenti necessari per il miglioramento del servizio sanitario.

La facoltà consentita al direttore generale dal primo capoverso dell'articolo 137 delle tariffe e condizioni dei trasporti approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048, (serie 3ª), si intende estesa a tutte le contestazioni giudiziali.»

L'onorevole Rosadi ha presentato il seguente emendamento firmato anche dagli onorevoli Merzi, Pucci, Pandolfini, Ginori-Conti, Pilacci, Pellerano, Malvezzi, Pini, Canetta, Torrigiani, Angiolini, Luzzatto Arturo, Socci, Romussi, Sanarelli, Callaini e Marescalchi, *nella 1ª linea, dopo la parola: Roma, aggiungere: « Alcuni servizi uffici potranno essere conservati nella città dove attualmente risiedono ».*

Ha facoltà di parlare per svolgere il suo emendamento.

ROSADI. L'articolo 5 compendia l'ordinamento dei servizi tecnici ed amministrativi dell'esercizio ferroviario di Stato e stabilisce che provvisoriamente esso sia mantenuto tale quale oggi è, salvo le modificazioni che occorressero per migliorarlo ed adattarlo alle nuove condizioni dell'azienda. (*Interruzioni*).

Ora io faccio osservare come cosiffatte modificazioni alterano l'ordinamento per modo che tutti o quasi tutti gli uffici e i servizi presentemente e da tanti anni collocati nelle provincie possono essere accentrati in Roma.

Il testo dell'articolo, secondo il disegno del Ministero, vuole che queste modificazioni sieno stabilite con regolamento, mentre il testo della Commissione sembra affidarsi a un semplice decreto ministeriale.

O nell'un modo o nell'altro le modificazioni possono essere fatte in guisa che tutti gli uffici possono essere accentrati in Roma e sottratti alle città dove ora hanno la loro sede tranquilla e gradita.

Precisamente contro questo grave e temuto pericolo ho presentato un emendamento all'articolo 5 con le firme anche di altri colleghi delle città interessate, prima fra tutte la mia Firenze, poi Milano, Napoli, Bologna, e ciò non solo per tutelare gli interessi delle città ove gli uffici hanno oggi sede, ma anche per altre ragioni che dovrebbero imporsi al sentimento di equità e di prudenza del Governo: prima perchè molti impiegati e molte famiglie di impiegati in quelle città hanno posto profonde e indistruttibili radici di relazioni, di vincoli, di affetti, di interessi; poi perchè sarebbe un ammucciare polvere da fucce l'accumulare qui nella capitale d'Italia mi-

gliaia e migliaia di impiegati di cui qualche migliaio è composto di operai.

Questo emendamento, che porta per primo il mio nome, propone che alcuni servizi e uffici possano essere conservati nelle città dove presentemente risiedono; propone cioè di non distrarre tutti gli uffici, ma solo quei pochissimi che è strettamente e pure in parte necessario accentrare.

Un altro emendamento, che porta per primo il nome dell'amico Luigi Lucchini e per secondo il mio, vorrebbe che qualunque modificazione fosse rimandata alla legge definitiva.

Preferisco il secondo al primo, perchè di schermo più sicuro; altrimenti, non accettandosi questo, invoco accoglimento e favore per quello; e, non accogliendosi nè l'uno nè l'altro, so bene che qui bisogna fare di necessità virtù, preferisco la forma del regolamento al metodo del decreto ministeriale.

Ho fede che nell'un senso o nell'altro i miei voti, che sono quelli di Firenze e di altre città nobilissime, saranno ascoltati.

PRESIDENTE. L'onorevole Cao-Pinna ha pure presentato il seguente emendamento:

Art. 5.

Nella 1^a linea, dopo la parola: Roma, aggiungere: Però taluni servizi e uffici centrali possono anche risiedere in altre città del Regno, sempre alla dipendenza del direttore generale.

Al 3° capoverso, dopo la parola: Sicula, aggiungere: e della rete Veneta.

Al 4° capoverso, dopo le parole: dell'azienda, sostituire: queste saranno stabilite dalla legge per l'ordinamento definitivo delle ferrovie di Stato, che sarà presentato al Parlamento entro il 20 maggio 1905, e che conterrà anche le speciali norme per il riordinamento del servizio sanitario delle ferrovie medesime.

All'ultimo capoverso, dopo la parola: giudiziali, aggiungere: ferma rimanendo nell'amministrazione delle ferrovie di Stato la responsabilità civile e commerciale del vettore.

CAO-PINNA. Vi rinuncio.

PRESIDENTE. A questo articolo 5 gli onorevoli Lucchini L., Rosadi, Pucci, Mercè, Pandolfini, Ginori-Conti, Falaschi, Pini, Marescalchi, Malvezzi, Mira, Meritani, Pellerano e Vecchini propongono di modificare come segue il penultimo capoverso:

L
amministrativi ora vigente sulle linee affidate alle tre Società esercenti è provvisoriamente mantenuto. Le modificazioni che occorressero per migliorarlo ed adattarlo alle nuove condizioni dell'azienda ed i provvedimenti necessari per il miglioramento del servizio sanitario saranno stabiliti con la legge di cui all'articolo 25 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucchini Luigi.

LUCCHINI LUIGI. L'onorevole Rosadi ha svolto in gran parte l'emendamento da me proposto unitamente a vari colleghi. Nel disegno di legge, mentre si provvede all'istituzione in Roma della direzione generale, è pure stabilito di mantenere, comunque provvisoriamente, l'attuale ordinamento dei servizi tecnici e amministrativi nei luoghi dove ora esistono.

È troppo ovvio l'interesse della stessa amministrazione di conservare tali servizi e uffici nelle loro sedi presenti. Ma a me ed ai colleghi firmatari dell'emendamento pare che in sì delicata materia non si possa e non si debba rimettersi interamente al beneplacito del Governo, tanto più col testo modificato dalla Commissione, che non ne deferisce il compito neppure al regolamento. Ciò dicasi pure per quanto concerne il servizio sanitario.

A me sembra che la domanda nostra sia molto equa e ragionevole, e confido che il Governo la vorrà accettare, nel senso cioè che la sistemazione locale dei servizi e degli uffici sia fatta per legge.

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, sono due le proposte: la prima riguarda un'aggiunta al primo capoverso; la seconda è sostitutiva al penultimo capoverso.

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici.* Posso assicurare l'onorevole Rosadi che non abbiamo nessuna intenzione di accentrare molto in Roma. L'amministrazione delle ferrovie di Stato sarà decentrata il più che sarà possibile (*Approvazioni*), e ridurremo gli uffici centrali a quel minimo che è necessario, perchè parta di qui l'impulso a tutti i vari servizi. Quindi non accenteremo di più di quello che è accentrato adesso, ed è perciò che gli attuali ordinamenti saranno rispettati e saranno soltanto alleggeriti in quanto è necessario al loro coordinamento ad un'unica direzione.

Pochi impiegati quindi verranno ad essere trasferiti dalle città dove ora si trovano.

Perciò prego l'onorevole Rosadi di mutare il suo emendamento in una raccomandazione di cui terremo conto; perchè creda che assolutamente col suo emendamento egli non verrebbe a fare altro che imporre un obbligo, che noi saremo lieti di poter soddisfare nei limiti del possibile, ma che cagionerebbe qualche volta impacci gravissimi all'ordinamento sia pure transitorio del servizio ferroviario.

Dunque io l'accetto di gran cuore come raccomandazione, ma non insista l'onorevole Rosadi perchè sia introdotto come emendamento nella legge.

L'onorevole Lucchini poi propone che l'ordinamento dei servizi tecnici ed amministrativi ora vigente sulle linee affidate alle tre Società esercenti sia provvisoriamente mantenuto, e vuole rimandare qualsiasi modificazione alla legge definitiva. Ma allora è impossibile costituire questo ordinamento provvisorio. Ho bisogno delle facoltà di coordinare queste tre reti ad un'unica direzione. Se mi dice che non posso fare nessuna modificazione fino alla nuova legge, ella m'impedisce proprio l'opera più utile e più importante in questo momento, cioè quella presa di possesso realmente efficace che possa garantire al 1° luglio l'esercizio di Stato. (*Bravo!*)

D'altra parte a me pare strano che si rimandi tutto alla legge prevista dall'articolo 25. Discuteremo ancora sull'articolo 25, ma io domando che si accetti la formula proposta e concordata con la Commissione, perchè non si possono ammettere altri ostacoli alla pronta e sicura attuazione dell'esercizio di Stato. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Masini. Ne ha facoltà.

MASINI. Ho domandato di parlare sopra l'ultima parte dell'articolo 5, quella che riguarda il riordinamento del servizio sanitario. Se non sbaglio, nell'articolo 5 è detto che l'ordinamento dei servizi tecnici ed amministrativi ora vigenti sulle linee affidate alle tre Società esercenti è provvisoriamente mantenuto; ma poi nell'ultima parte del penultimo capoverso è detto che solamente per il servizio sanitario sarà proposto un regolamento che dovrà essere approvato con decreto reale.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma ella legge in una pagina il testo

del Governo, e nell'altra il testo della Commissione. (*Conversazioni*).

MASINI. Sta benissimo; ho letto, ma anche nel testo della Commissione è detto che si vuole intanto riformare il servizio sanitario.

Ora io vorrei che noi potessimo discutere ancora a lungo, prima che fossero approvate queste disposizioni, acciocchè con un esame accurato dei regolamenti italiani e di quelli stranieri, dove esiste l'esercizio di Stato, si potessero trovare disposizioni regolamentari, le quali ci affidassero che il servizio sanitario delle ferrovie italiane risponderà veramente ai bisogni del numeroso personale.

Chiedo quindi che sia rimandata al progetto definitivo tutta la parte che riguarda il servizio sanitario ferroviario.

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

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Senta, onorevole Masini, ella ha detto, se non isbaglio, che il servizio sanitario da parte delle Società non è ben fatto. Ora io credevo di aver dato prova del mio desiderio di migliorare questo servizio, introducendo una particolare disposizione anche in questo progetto che si dice e ripete aver carattere provvisorio. (*Interruzione del deputato Masini*).

Io avrei dovuto avere non il suo biasimo, ma la sua lode e trovare in lei proprio un caldo fautore della mia proposta. Ma se ella trova che è meglio rimandare tutto ciò al progetto definitivo, non faccio obiezioni e e quindi consento in questo rinvio. (*Benissimo! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Bisogna che io abbia la modificazione precisa.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Si tratta di cancellare soltanto le parole: « ed i provvedimenti necessari pel miglioramento del servizio sanitario ».

PRESIDENTE. Onorevole Rosadi, ella insiste nel suo emendamento?

ROSADI. Prendo atto volentieri e solennemente delle assicurazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, alle quali avrei voluto pure preferire una consacrazione nel testo della legge che si sta per votare. Ma, lo ripeto, so bene che qui bisogna fare di necessità virtù; non insisto nell'emendamento; però insisto perchè almeno tra i due testi, quello governativo e quello della Commissione, sia preferito il primo.

PANTANO, *della Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

PANTANO, *della Commissione*. Darò qualche schiarimento.

PRESIDENTE. Dopo parlerà. Anzitutto domando all'onorevole Lucchini Luigi se mantenga il suo emendamento.

LUCCHINI LUIGI. Per parte mia e dei colleghi firmatari del mio emendamento siamo più che soddisfatti delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e non abbiamo quindi alcuna difficoltà di ritirare il nostro emendamento.

Io però mi permetto di dissentire dal collega Rosadi, e, tutto considerato, preferirei fosse tenuto fermo il testo concordato tra Governo e Commissione, perchè mi pare che affidi meglio e meglio corrisponda ai concetti espressi così dal ministro e dalla Commissione, come da tutti noi che proponemmo gli emendamenti. Qui, infatti, non si tratta che di provvedere alle necessità più urgenti, per le quali non si può aspettare un regolamento; mentre alle eventuali modificazioni da farsi in seguito e per aver effetto stabile sarà provveduto non già col regolamento, ma con la legge definitiva. E così i nostri voti rimarranno implicitamente soddisfatti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO, *della Commissione*. Prego l'onorevole Rosadi di non insistere nella sua domanda per questa semplice ragione. La Commissione ha modificato il testo del Governo, perchè parlare di regolamento in una legge provvisoria sarebbe stato lo stesso che imprimerle il suggello della continuità. Invece qui si tratta di un ordinamento provvisorio, e poichè in pochi mesi non si può mutare tutto l'ordinamento delle strade ferrate, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha assicurato insieme con la Commissione che il concetto dominante del disegno di legge definitivo s'informa pienamente al concetto del decentramento, così l'onorevole collega può ritirare senza preoccupazioni di sorta la sua proposta lasciando che si voti l'articolo.

PRESIDENTE. Dunque veniamo ai voti. L'articolo 5 rimane formulato come è stato letto; soltanto il penultimo capoverso, che era stato modificato dalla Commissione nei termini che la Camera conosce, deve fermarsi alla parola azienda e quindi deve essere formulato così:

«L'ordinamento dei servizi tecnici ed am-

ministrativi ora vigente sulle linee affidate alle tre Società esercenti, è provvisoriamente mantenuto, salvo le modificazioni che occorressero per migliorarlo ed adattarlo alle nuove condizioni dell'azienda».

Pongo a partito l'articolo 5, di cui fu data lettura con questa modificazione nel penultimo capoverso.

(È approvato).

Passeremo ora all'articolo successivo.

Voci. A domani, a domani!

Altre voci. Avanti, avanti! (*Rumori*).

PRESIDENTE. Ma se non fanno silenzio, è impossibile che c'intendiamo.

PANTANO, *della Commissione*. Io faccio una proposta formale, onorevole Presidente. (*Rumori*).

PRESIDENTE. Onorevole Pantano, lasci che prima finisca io.

PANTANO, *della Commissione*. Domando scusa!

PRESIDENTE. Mi pare che all'ora in cui siamo se qualcuno dovesse sentirsi stanco dovrei proprio essere io.

Voci. È vero, è vero, ha ragione!

PRESIDENTE. Ora, se la Camera desidera di rimandare la discussione a domani, faccia pure; ma mi si consenta di notare che almeno i pochi articoli che restano sino al 10 si potrebbero votare, giacchè non vi sono iscritti e quindi abbiamo la speranza che non suscitino grandi discussioni.

Voci. Avanti, avanti!

PRESIDENTE. Articolo 5 *bis*.

«I componenti del Comitato di amministrazione e il direttore generale sono responsabili delle perdite e dei danni che potessero derivare allo Stato per fatto di violazione alle leggi o decreti, o di negligenza o di abuso di cui si fossero resi colpevoli nell'esercizio delle loro attribuzioni».

GIANTURCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare su questo articolo l'onorevole Gianturco.

GIANTURCO. Mi consenta la Camera di far notare che noi siamo giunti qui all'articolo che riguarda la responsabilità di coloro che saranno preposti all'ordinamento delle ferrovie e che l'argomento è così grave che, per discuterlo, occorre tutta la necessaria ponderazione. Poichè noi dobbiamo dare l'esempio di quella calma e di quella serenità che a discussioni così gravi conviene. Pregherei quindi la Camera di voler consentire che domani si tenessero due se-

dute per porre termine alla discussione. (*Interruzioni*).

Non è possibile che la Camera deliberi di un argomento così grave in queste condizioni!

Dunque faccio formale proposta che domani la Camera tenga due sedute, una alle dieci, e un'altra alle quattordici.

Voci. Sì, sì.

PRESIDENTE. Dunque ella fa una proposta che è contraria alla mia: poichè io aveva proposto di continuare la discussione fino allo articolo 10 prima di rimandarla ad altra tornata.

GIANTURCO. Proporrei che la discussione fosse rimandata ad una seduta mattutina, alle dieci e, non potendosi esaurire la discussione stessa domattina, trattandosi di argomenti troppo importanti, si potrebbe riprendere la seduta alle quattordici. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ma bisogna dire che la voce mia non arrivi sin là.

DE NAVA. Non arriva.

PRESIDENTE. Ho detto che ella proponeva di rimandare la discussione anzichè prolungarla sino all'approvazione dell'articolo 10.

Voci. Sì, sì.

PRESIDENTE. Eppoi Ella propone due sedute: una al mattino...

GIANTURCO. Alle 10.

Voci. Alle 9.

PRESIDENTE. Onorevole presidente del Consiglio, consente?

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Comprendo perfettamente che è increscioso rimandare a domani la discussione; ma, poichè veggo una certa impazienza e tutti sentiamo che la nostra testa deve essere un pochino sofferente dopo sette ore di attenzione continua, non ho nulla in contrario...

PRESIDENTE. E sulla proposta di tener seduta alle 10 qual'è il suo parere? Poichè alle volte il Governo può avere impegni.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Mi rimetto a lei.

Voci. Alle 9, alle 9!

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Alle 10, onorevole Presidente, ma senza le interrogazioni.

PRESIDENTE. Sta bene, il seguito di questa discussione è rimandato a domani.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego dar lettura delle interrogazioni.

PAVIA, *segretario*, ne dà lettura.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica per sapere se e quando intenda presentare un disegno di legge per la erezione in Roma di un monumento nazionale a Dante Alighieri.

« Mel ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia per conoscere le ragioni che fanno ritardare l'assegnazione di un titolare alla importante pretura di Valdobbiadene.

« Mel ».

« Chiedo d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, perchè, dopo l'ispezione Falco, rassicuri il comune di Modica sui provvedimenti richiesti per la sistemazione di quei torrenti.

« Rizzone ».

PRESIDENTE. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno, avvertendo che anche domani non vi saranno, come oggi, nell'ordine del giorno le interrogazioni.

Domani alle 10 seduta pubblica per continuare la discussione di questo disegno di legge, e, qualora non sia condotta a termine, vi sarà un'altra alle ore 14 fino a che la discussione sia terminata.

La seduta termina alle ore 19.40

Ordine del giorno per le sedute di domani:

Alle ore 10.

Seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private. (147) (*Urgenza*).

Alle ore 14.

Seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private. (147) (*Urgenza*).

Per il direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia.

L'AVV. UGO GALEOTTI, *revisore.*

Licenziata per la stampa il 28 aprile 1905.