

CLXXVI.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 14 MARZO 1906

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **BIANCHERI**.

INDICE.

Disegno di legge (Discussione):

Spese straordinarie per l'esercizio delle ferrovie dello Stato:

COTTAFAVI	Pag. 6578
FERRARIS MAGGIORINO	6587
GOGLIO	6584
TEDESCO	6598

Interrogazioni:

Pretura di Limone:

CHIMIENTI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	6571
ROVASENDA	6572

Provvedimenti per i proprietari di Camajore (grandinata):

DE NAVA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	5672-73
PELLERANO	6572

Stazioni dei reali carabinieri nella provincia di Brescia:

DE NAVA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	6573
MORANDO	6573

Lavori nella stazione di Modica:

FERRERO DI CAMBIANO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	6574
RIZZONE	6575

Direttore della regia pinacoteca di Brera:

ALBASINI-SCROSATI	6576
CREVARO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	6575-76
PRESIDENTE	6575

Illegale ammissione ad esami di laurea (Scuola di applicazione degli ingegneri in Napoli):

CREVARO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	6577
DE MARINIS (<i>Fatto personale</i>)	6577
DE SETA	6577

Osservazioni e proposte:

Interpretazione del regolamento (Commissione per i disegni di legge militari):

PRESIDENTE	6607
SONNINO (<i>presidente del Consiglio</i>)	6607

Lavori parlamentari:

CARMINE (<i>ministro</i>)	6606
DANEO	6605

Completamento di una Commissione:

RICCIO	6607
------------------	------

Rinvio e ritiro di interrogazioni . Pag. 6574-77**Verificazione** di poteri (*Convalidazione*):

Massa-Carrara (Chiesa E.) 6577

Votazione segreta (*Risultamento*):

Rendiconto generale consuntivo dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1901-902 6606

Rendiconto generale consuntivo dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1902-903 6606

La seduta comincia alle 14.5.

MORANDO, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.**Congedo.**

PRESIDENTE. Per motivi di famiglia ha chiesto un congedo di giorni 10 l'onorevole Suardi.

*(È concesso).***Interrogazioni.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima interrogazione è quella dall'onorevole Rovasenda rivolta al ministro di grazia e giustizia « per conoscere le ragioni che lo inducono a lasciare da oltre un anno priva di titolare la pretura di Limone in provincia di Cuneo ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

CHIMIENTI, *sottosegretario di Stato per a grazia e giustizia*. Ho il piacere di rispondere all'onorevole Rovasenda che, in seguito alle sue vive premure, è stato provveduto perchè venga nominato il titolare per la pretura di Limone in provincia di Cuneo. Il provvedimento è oramai in corso e così

alla pretura suddetta sarà quanto prima inviato un pretore di nuova nomina. Spero che l'onorevole collega Rovasenda sarà soddisfatto.

PRESIDENTE. L'onorevole Rovasenda ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

ROVASENDA. Avevo mosso questa interrogazione, perchè la pretura di Limone Piemonte, in provincia di Cuneo, si trova vacante di titolare da circa due anni.

Prendo atto, ringraziando, della assicurazione testè fattami dall'onorevole sottosegretario di Stato: non posso, però, fare a meno di deplorare che non si sia provveduto prima: in quanto che la legge 18 luglio 1904, all'articolo 1, prescrive tassativamente che nessuna pretura possa rimanere vacante di titolare oltre un anno.

È per lo meno strano, e non fa certo buona impressione nelle popolazioni, che l'esempio dell'inosservanza delle leggi provenga dallo stesso Ministero di grazia e giustizia. (*Commenti*).

CHIMIENTI, *sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Chiedo di parlare.

ROVASENDA. Ma questa mia osservazione non tocca il sottosegretario onorevole Chimienti della cui cortese risposta, ripeto, prendo atto, ringraziando.

CHIMIENTI, *sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Allora rinunzio a parlare.

PRESIDENTE. Ora verrebbero le interrogazioni: del deputato Teodori al ministro dei lavori pubblici « per sapere quali furono le ragioni che determinarono il rifiuto di concedere una quarta coppia di treni e la fermata a Maltignano, sulla linea ferroviaria Ascoli-San Benedetto del Tronto », e dei deputati Furnari e Di Sant'Onofrio al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere le ragioni per le quali abbia egli dichiarato, colle circolari del 12 febbraio prossimo passato e colle successive del 28 aprile e 31 maggio, non applicabile negli esami di licenza dalle scuole medie per l'annoscolastico, ora scorso, 1904-1905, la disposizione dell'articolo 26 del regolamento 13 ottobre 1904, n. 598, e chiamate, invece, in vigore le norme dell'articolo 5 del regio decreto 14 settembre 1898, non ostante la tassativa disposizione dell'articolo 160 del suddetto regolamento del 13 ottobre 1904, il quale, per l'articolo 2 della legge 28 luglio 1904, n. 403, non potrà essere abrogato o modificato in alcuna sua parte, se non per legge ».

Gli interroganti non essendo presenti, s'intende che rinunziano a queste loro interrogazioni.

L'onorevole Pellerano interroga il ministro dell'interno, per sapere « se intenda distribuire sussidi ai proprietari rimasti privi di ogni reddito, per la grandinata devastatrice, caduta a Camaiole, il 9 novembre passato ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Risponderò all'onorevole Pellerano che, nel bilancio dell'interno, non abbiamo fondi per soccorrere i proprietari che ricevano danni da grandinate; abbiamo un fondo di beneficenza, col quale si possono soccorrere soltanto i poveri. In questa condizione di cose, abbiamo telegrafato al prefetto, per sapere se vi siano dei miseri che abbiano sofferto per quel disastro, e che possano essere soccorsi. Il prefetto non ha ancora risposto a questa domanda; ma credo difficile che esso e risponda affermativamente.

Infatti l'onorevole Pellerano domanda che si soccorrano i proprietari; e questi non possono essere considerati poveri pur dovendo rimpiangere i gravi danni che hanno sofferto.

PRESIDENTE. L'onorevole Pellerano ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto di questa risposta.

PELLERANO. Nel 9 novembre prossimo passato, un forte uragano devastò i magnifici uliveti del comune di Camaiole, da cui si ricava il rinomato olio di Lucca. Il danno si fa ascendere a non meno di 840 mila lire, somma rilevante, se si pensi che il comune di Camaiole è un piccolo comune rurale.

L'onorevole sottosegretario dice che il Ministero non ha a sua disposizione mezzi per sussidiare i proprietari; ha soltanto un fondo di beneficenza per i poveri ed i proprietari non sono poveri.

Ora io gli osservo che, prima di tutto, ci sono parecchi piccoli proprietari, i quali sono rimasti privi di qualsiasi reddito e non sanno come pagare le imposte; essi quindi si trovano veramente in istato di povertà.

Ma io vado anche più in là, e dico all'onorevole sottosegretario di Stato, che non basterebbero neanche questi sussidi: bisogna soccorrere in un modo più positivo questi proprietari danneggiati, e siccome, per alcuni comuni furono, con la legge del 13 lu-

glio 1905, adottati provvedimenti a sollievo dei proprietari danneggiati; io chiedo che questi stessi provvedimenti siano estesi al comune di Camaiore per l'uragano del 9 novembre. In quella legge si contemplava l'uragano del 23 o 25 giugno, qui si tratta di un uragano che è venuto dopo ma che, non per questo, ha fatto minor danno.

Come vedete, è un alto sentimento di giustizia distributiva che mi fa fare questa domanda e confido che il Governo l'accoglierà.

Se è dovere del legislatore di applicare ad uguali bisogni e in uguali circostanze, uguali leggi ed uguali provvedimenti, questo dovere è maggiore, anzi è supremo, quando si tratta di bisogni che si riferiscono a casi di calamità e di sciagura pubblica.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Senza prendere formale impegno, io posso assicurare l'onorevole Pellerano che terrò conto della sua raccomandazione.

Ritengo che il disegno di legge cui alluse l'onorevole Pellerano sia quello che si riferisce ai danneggiati dell'uragano del Veneto.

Noti l'onorevole Pellerano che si tratta di un uragano che ha devastato una larga regione danneggiata. Ad ogni modo non credo vi sarà difficoltà che, nella distribuzione che si farà dei sussidi, quando sarà approvato dal Parlamento questo disegno di legge, se il sussidio sarà concesso in modo generico, si tenga conto anche del comune di Camaiore. Ma consideri l'onorevole Pellerano che, trattandosi di soccorrere una vasta plaga di territorio danneggiato, il comune di Camaiore non potrà che proporzionalmente avere quel poco che, in relazione ai bisogni degli altri, gli si potrà assegnare.

PRESIDENTE. Verrebbe ora l'interrogazione rivolta dall'onorevole Celesia al ministro di grazia e giustizia « per sapere se e quali provvedimenti intenda di prendere in favore della carriera di ragioneria degli Economati generali dei benefici vacanti »; ma, non essendo presente l'onorevole Celesia, questa sua interrogazione s'intende ritirata.

Per le stesse ragioni si considera ritirata l'interrogazione dall'onorevole Canetta rivolta al ministro dei lavori pubblici « per sapere che cosa ci sia di vero nella notizia raccolta nei giornali, di un ostruzionismo

di alti impiegati delle stazioni ferroviarie diretto ad intralciare il servizio ».

Viene ora l'interrogazione dall'onorevole Morando diretta al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per sapere se, in seguito all'aumento di carabinieri recentemente votato dalla Camera, egli non ritenga opportuno e doveroso, anche nella provincia di Brescia, di provvedere al completamento delle stazioni dei reali carabinieri che sono in molta parte deficienti e quasi tutte mancanti dell'effettivo prescritto ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Dalle notizie che ho domandato mi risulta che la deficienza nell'organico dei carabinieri, in tutta la provincia di Brescia, non era, fino a poco tempo fa, che di quaranta persone; ma negli ultimi giorni questa deficienza è andata scemando, per modo che si può dire che l'organico è quasi al completo.

D'altra parte poi recentemente è stata anche aumentata qualche stazione. Assicuro l'onorevole Morando che, nei limiti del possibile, perchè non posso prendere impegni larghi in questa materia, si cercherà di aumentare l'organico dei carabinieri nella provincia di Brescia dove, del resto, assicuro l'onorevole Morando, attualmente le condizioni della pubblica sicurezza sono buone.

PRESIDENTE. L'onorevole Morando ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato.

MORANDO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della sua risposta.

La mia interrogazione, presentata da molto tempo, ha ora perduto gran parte del suo valore. Quando la presentai le stazioni dei carabinieri della provincia di Brescia erano presso che tutte mancanti del numero di uomini prescritto; da cinque carabinieri che dovevano avere, erano ridotte a tre, spesso anche a due, il che rendeva affatto inutile ed illusorio il servizio con grave danno della sicurezza pubblica. Ora, in parte, a questa deficienza si è posto riparo, ma io faccio presente all'onorevole sottosegretario di Stato il vivo bisogno di creare alcune nuove stazioni. Già avevo fatto pratiche in questo senso col precedente Ministero, le ho rinnovate ora, al presente ed ho fiducia che vorrà provvedere; si tratta di questione impor-

tante, di paesi quasi completamente privi del servizio dei carabinieri, dato il numero troppo grande di comuni nei quali i carabinieri devono prestare servizio, e le grandi distanze che devono percorrere.

Confido adunque che l'onorevole sottosegretario di Stato vorrà adoperarsi per istituire almeno le più necessarie fra queste nuove stazioni. Faccio poi osservare al mio amico De Nava, amico personale e dirò anche quasi amico politico... (*Si ride*).

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Dica tutto amico politico.

MORANDO. Il mio amico De Nava non ha bisogno dei miei insegnamenti, egli sa che il nostro sistema di reclutamento è difettoso ed abbisogna di riforme: noi ci troviamo di fronte al fatto molto grave, che non si trovano più nè guardie di pubblica sicurezza, nè carabinieri. Egli mi dirà forse che è questione di denaro...

APRILE. Avete cancellata una parte degli stanziamenti.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Non si è cancellato niente.

MORANDO. Ma creda, onorevole De Nava, non è unicamente questione di danaro, bisogna anche concedere facilitazioni. Io credo che qualche provvedimento che incoraggiasse maggiormente i concorrenti sarebbe il mezzo migliore per avere guardie e carabinieri in numero sufficiente; è questione molto grave e importante, che non conviene trascurare.

PRESIDENTE. Non essendo presenti gli onorevoli interroganti s'intendono ritirate le interrogazioni, del deputato Mel al ministro degli affari esteri « per sapere se abbia notizia delle aggressioni recentemente subite a Lissa ed a Ragusa da pacifici cittadini italiani per opera di croati, nonchè di soldati di artiglieria austriaci, e per conoscere se, in omaggio al sentimento nazionale, esso abbia provocate od intenda provocare da quell'imperiale e regio Governo positive assicurazioni, sia per la punizione degli autori di siffatte selvagge manifestazioni, periodicamente colà ricorrenti in odio e danno di cittadini di una potenza amica ed alleata osservante i doveri di una buona vicinanza, sia contro il rinnovarsi di consimili incivili aggressioni »;

del deputato Nuvoloni al presidente del Consiglio « per sapere con quali mezzi solleciti ed adeguati il Governo intenda venire in soccorso delle popolazioni di Riva Ligure e Santo Stefano al Mare, in provincia di Porto Maurizio, gravemente danneg-

giate, e per evitare che altre mareggiate abbiano a danneggiare maggiormente detti comuni »;

del deputato Santini al ministro dei lavori « per chiedergli se sia possibile fissare una breve scadenza alla disposizione transitoria della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, in forza della quale le merci, provenienti dalla linea maremmana e da quella Roma-Viterbo, anzichè alla stazione della piccola velocità di Termini, vengono avviate a quella di Trastevere »;

del deputato Falcioni al ministro dei lavori pubblici « per apprendere il risultato dell'esame dei diversi sistemi di trazione elettrica delle ferrovie, recentemente eseguito in concorso della Delegazione svizzera; e se, a seguito di opportuni accordi col Governo Federale, intendasi applicare simile forma di trazione alla linea del Sempione. In caso affermativo, se la trazione elettrica potrà essere introdotta alla prossima apertura ferroviaria della linea del Sempione ».

L'onorevole Dagosto interroga il ministro dell'interno « per sapere se e quando intenda provvedere all'ufficio di sottoprefettura di Lagonegro, ove da tempo non esiste alcun personale di segreteria ».

DAGOSTO. Onorevole presidente, la mia interrogazione, che era stata presentata nel dicembre scorso, non ha più ragione di essere, perchè fu già provveduto. Mi auguro per altro che l'inconveniente non si ripeta.

PRESIDENTE. Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Rizzone al ministro dei lavori pubblici « per sapere se nei nuovi lavori che si faranno, sarà compresa la costruzione di un terzo binario e di una pensilina nella stazione di Modica ».

Ha facoltà di rispondere, onorevole sottosegretario di Stato.

FERRERO DI CAMBIANO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per la costruzione di una pensilina nella stazione di Modica, già sotto la cessata gestione era stato predisposto un progetto; ma esso non potè avere esecuzione in causa di divergenza fra la Società esercente ed il Municipio, in ordine ad altri punti interessanti l'esercizio di questa stazione.

Per la esecuzione poi del terzo binario, vi sono difficoltà inerenti alla ubicazione della stazione. Queste le condizioni di fatto; ma assicuro l'onorevole Rizzone che, tanto per la costruzione della pensilina, quanto per quella del terzo binario, si terranno presenti i voti della città di Modica nel

programma dei nuovilavori ferroviari, e si farà il possibile per soddisfarli.

PRESIDENTE. L'onorevole Rizzone ha facoltà di parlare per dichiarare se sia soddisfatto.

RIZZONE. Conosco le pratiche che furono da molto tempo iniziate con le vecchie società per la pensilina; però assicuro che non fu preso accordo veruno, perchè il municipio di Modica avesse contribuito nella spesa. Come l'onorevole sottosegretario di Stato sa benissimo, tutti i municipi, e principalmente quelli della Sicilia, si trovano in condizioni difficilissime. Quindi credo più che difficile, impossibile che il municipio di Modica, il quale si trova implicato in spese gravissime per l'acqua potabile e la luce elettrica, possa contribuire per la pensilina. D'altronde faccio riflettere all'onorevole sottosegretario di Stato che quella linea oggi è diventata remuneratrice, mentre prima non lo era. Lo Stato ci guadagna e abbastanza. Quindi mi auguro che la pensilina, tanto necessaria per quella città, che sorpassa i 50,000 abitanti, venga fatta esclusivamente a spese dello Stato.

Anche per il terzo binario l'onorevole sottosegretario di Stato vorrà riconoscere che, dato il traffico che adesso si è sviluppato, questo terzo binario si è reso necessario, anche perchè i viaggiatori, per andare a prendere il treno debbono passare attraverso il binario, con pericolo per la loro sicurezza, che io non mi dilungo a dimostrare.

Quindi nutro fiducia che nelle nuove costruzioni saranno compresi tanto il binario quanto la pensilina. E perciò prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato e lo ringrazio.

PRESIDENTE. Questa interrogazione è esaurita.

Segue quella dell'onorevole Albasini-Scrosati al ministro dell'istruzione pubblica « sulle ragioni per le quali non fu ancora nominato il direttore della regia pinacoteca di Brera ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

CREDARO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica.* Nell'ottobre 1903 il ministro dell'istruzione pubblica comandava a dirigere l'Accademia di Brera in Milano il professor Giorgio Sinigaglia, insegnante di lettere italiane nei licei ed avente già un incarico nel Museo archeologico di quella città. Il ministro aveva facoltà di fare questo comando, perchè il regolamento allora in vigore

all'articolo 15 stabiliva che il ministro poteva nominare ai posti di commissario, direttore, vicedirettore, ispettore e segretario economico.

Venne il regolamento del 17 luglio 1904, il quale prescrive, molto giustamente, che questi posti debbono essere dati per concorso. Se non che il regolamento stesso rimanda ad un ruolo organico del personale delle antichità e belle arti, ruolo che non è ancora compilato. E noti l'onorevole Albasini che il comando del professor Sinigaglia non è un atto eccezionale. Io gli potrei citare nomi di molti insegnanti ed anche impiegati della Minerva e funzionari dipendenti da altri Ministeri, che stanno nei Musei e nelle Gallerie comandati o incaricati...

TORRACA. È irregolare.

CREDARO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica.* ... quindi non in posizione normale.

Il Ministero ha dato incarico ad una Commissione, composta degli onorevoli Barnabei, Abignente e Mercuri, di presentare uno studio intorno al ruolo organico di questo personale, e lo studio fu consegnato al Ministero tre giorni or sono. Io prendo anzi questa occasione per ringraziare i tre onorevoli colleghi dell'opera veramente intelligente, che hanno compiuto a vantaggio della pubblica istruzione.

Da questo studio, che dovrà essere preso in sollecita e attenta considerazione dal Ministero, dovrà uscire un disegno di legge che sarà presentato alla Camera nel più breve tempo possibile. In quella sede la Camera deciderà se gli attuali comandati e incaricati nel personale delle antichità e belle arti debbano essere confermati nel loro ufficio, oppure se tutti i posti debbano essere messi a concorso.

Se l'onorevole Albasini vuol conoscere in anticipazione quale sia il pensiero dell'attuale ministro, gli dirò che egli tiene per norma che tutti i posti debbano essere conferiti per concorso (*Bravo! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Debbo osservare all'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione, che testè mi fu comunicato un telegramma con il quale l'onorevole Romussi avverte di non potere intervenire alla seduta per ragioni di malattia. Ora, per ragioni di malattia, la Camera suole sempre permettere che le interrogazioni siano rimandate. E siccome l'interrogazione dell'onorevole Albasini è uguale a quella

dell'onorevole Romussi, così mi pareva che sarebbe stato più consentaneo che l'onorevole sottosegretario di Stato avesse pregato l'onorevole Albasini di differire la sua interrogazione, per evitare una duplicazione.

CRE DARO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Ma io non lo sapevo.

PRESIDENTE. Però, se l'onorevole Albasini intende di far valere il suo diritto, io gli darò la facoltà di parlare.

L'onorevole Albasini acconsente a differire la sua interrogazione?

ALBASINI. Acconsento.

CRE DARO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

CRE DARO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Onorevole presidente, si sarebbe potuto rimandare tutta l'interrogazione, ma non mezza. Quindi, allo stato delle cose, è mio legittimo desiderio di sapere se l'onorevole Albasini sia o meno soddisfatto della mia risposta.

PRESIDENTE. Io non posso pregiudicare il diritto dell'onorevole Romussi.

Vuol dire che ripeterà la sua risposta, quando verrà l'onorevole Romussi.

CRE DARO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. La ripeterò.

PRESIDENTE. L'onorevole Albasini intende allora parlare?

ALBASINI. Io avevo dichiarato di consentire al differimento della interrogazione per riguardo ad una osservazione presentata dal nostro illustre Presidente, come anche per riguardo all'onorevole Romussi, che non era presente per legittima causa. Tuttavia, poichè l'onorevole sottosegretario di Stato desidera conoscere se io sia o no soddisfatto, e semprechè il nostro illustre Presidente non abbia in proposito alcuna difficoltà, per parte mia acconsento a parlare.

PRESIDENTE. Gliene ho già data facoltà.

ALBASINI. L'onorevole sottosegretario di Stato ha supposto che io avessi presentato la mia interrogazione partendo dal concetto che la designazione di un comandante all'ufficio di direttore della Pinacoteca di Brera non fosse in facoltà del ministro del tempo. Ora questo non era il mio concetto: io non intendevo menomamente impugnare il diritto del ministro di allora, ma volevo richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sull'opportunità di un provvedimento, il quale valesse a togliere di mezzo una condizione di cose, che doveva essere provvisoria, e che invece, se-

condo me, dura da troppo lungo tempo. L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che si sta compilando un progetto di ruolo organico, il quale quanto prima sarà presentato, ed ha soggiunto che, se prima non è definito questo organico, non si potrà fare la nomina del direttore della pinacoteca di Brera.

A me sembra che la risposta non sia tale da poter soddisfare, poichè non mi pare che, anche nelle condizioni presenti, non sia in facoltà del ministro di addvenire alla nomina definitiva.

È inutile che io richiami l'attenzione della Camera e del Governo sulla necessità che ad un istituto così importante come la pinacoteca di Brera si abbia a dare un direttore con posizione stabile e definitiva. Ognuno comprende benissimo che un comando, qualunque sia la sua competenza, non può certamente avere quella larghezza di libertà che solo è consentita ad un ufficio di carattere definitivo; ed è anche evidente che un comando non può godere di tutta l'autorità necessaria all'esercizio delle funzioni in discorso.

Io non intendo di discutere intorno alla competenza dell'attuale facente funzione da direttore, competenza, che da alcuni è riconosciuta, mentre da altri, e autorevolissimi, è contestata. Ad ogni modo, è chiaro come sia necessario ed urgente di far luogo alla nomina di un direttore effettivo.

Le funzioni, di cui si tratta, sono molte e delicate. Il direttore deve non soltanto provvedere alla conservazione, all'ordinamento ed all'aumento del patrimonio artistico della pinacoteca, ma è chiamato anche ad esercitare altre funzioni estremamente importanti, e in specie a dare il proprio parere per quanto riguarda la tutela del patrimonio artistico regionale e gli acquisti di opere d'arte per parte dello Stato. A me sembra quindi che non sia necessario, nè opportuno di attendere che una legge definitiva abbia ad essere promulgata per nominare il direttore. È chiaro che sotto qualsiasi regime un direttore vi sarà sempre; e questo direttore non deve avere carattere provvisorio, nè una posizione precaria, ma deve godere della stabilità dell'ufficio. Per conseguenza, mi dichiaro non soddisfatto e, mentre mi riservo di convertire l'interrogazione in interpellanza, mi auguro che il Governo recedendo dal proposito ora manifestato, anche prima dell'adozione definitiva dell'organico delle pinacoteche, abbia a provvedere alla nomina del titolare per con-

corso e abbia così a rispondere ad un voto legittimo della cittadinanza milanese.

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione degli onorevoli Orioles, Arigò e Furnari al presidente del Consiglio « per sapere quando intenda presentare una legge speciale per la soddisfazione dei bisogni della Sicilia da lui riconosciuti ».

ARIGÒ. Siamo d'accordo con l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno di rimandare questa interrogazione.

PRESIDENTE. Sta bene.

Segue l'interrogazione dall'onorevole Rocco Marco rivolta al ministro dei lavori pubblici « per sapere se sia possibile accordare fino al 31 dicembre del corrente anno, la preferenza a coloro che richiederanno i vagoni per la spedizione dei vini al confine svizzero, tenuto conto che la scadenza del trattato tra l'Italia e la Svizzera al prossimo 31 dicembre, ed il grande ritardo nelle spedizioni, che per molteplici cause non accenna ancora a scomparire, potrebbero per la brevità del tempo impedire agli esportatori italiani di mantenere gli impegni assunti e già in corso con le attuali tariffe doganali di favore ».

Non essendo presente l'onorevole Rocco, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione che l'onorevole De Seta rivolge al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere della illegale ammissione agli esami di laurea, nella scuola di applicazione per gli ingegneri di Napoli, del signor Fortezza, che fu dispensato da tutti gli esami speciali dei cinque anni di corso ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.

CREVARO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Do notizia all'onorevole interrogante che l'onorevole ministro Boselli ha fatto esaminare da persone competenti quel o che ormai si suol chiamare il caso Fortezza, ed è venuto nella risoluzione, di presentare il problema al Consiglio di Stato per sapere: primo, se il provvedimento adottato per il Fortezza debba ritenersi regolare; secondo, in caso negativo quale condotta debba seguire il Ministero; terzo, in ogni caso, se convenga adottare norme di massima e in quale forma.

Le risposte del Consiglio di Stato, può esserne si curo l'onorevole De Seta, saranno tenute dal ministro nella dovuta considerazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare

l'onorevole De Seta per dichiarare se sia soddisfatto.

DE SETA. Conosceva a pieno la serena obiettività con la quale l'onorevole Boselli ha esaminato la questione: tanto che egli ha creduto di chiedere su di essa il parere del Consiglio di Stato.

In attesa di questo parere prendo atto di questa dichiarazione dell'onorevole sottosegretario di Stato, e mi riservo di presentare analoga interpellanza, qualora il provvedimento non risponda alle mie vedute che rispecchiano un solo principio, cioè che una buona volta finisca al Ministero dell'istruzione pubblica questa consuetudine che rappresenta una vera illegalità.

DE MARINIS. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. In che consiste il suo fatto personale?

DE MARINIS. Quantunque l'interrogazione dell'onorevole mio amico De Seta si riferisca ad una lunga pratica che si svolse specialmente sotto alcuni miei predecessori, io credo che sia doveroso per me dare qualche spiegazione perchè l'ultimo atto di questa pratica lunghissima svoltasi al Ministero dell'istruzione pubblica, porta la mia firma.

PRESIDENTE. Poichè l'onorevole De Seta si è riservato di fare un'interpellanza, ella può attenderne lo svolgimento.

DE MARINIS. Io non avrei chiesto di parlare per fatto personale se l'onorevole De Seta non avesse detto che con questo atto si continuava la tradizione di provvedimenti illegali presso il Ministero dell'istruzione pubblica.

PRESIDENTE. Ma questo non è un fatto personale!

DE MARINIS. Se l'onorevole De Seta dichiara che non ha inteso di alludere alla mia persona...

DE SETA. Io non ho inteso affatto di fare allusioni personali.

DE MARINIS. Ringrazio l'onorevole De Seta e mi riservo anch'io di parlare su questo argomento.

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. Essendo trascorsi i quarantacinque minuti assegnati alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno il quale reca: Verificazione di poteri. Elezione contestata del collegio di Massa-Carrara (Eletto Chiesa Eugenio).

La Giunta unanime propone alla Camera di convalidare la elezione del collegio di Massa-Carrara, in persona del ragioniere Eugenio Chiesa.

È aperta la discussione sopra queste conclusioni. (*Pausa*).

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito la proposta di convalidazione.

(*È approvata*).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione segreta dei disegni di legge:

Rendiconto generale consuntivo dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1901-902.

Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1902-903.

Prego l'onorevole segretario di far la chiama.

DE NOVELLIS, segretario, fa la chiama.

Discussione del disegno di legge: Provvista di fondi per spese occorrenti all'esercizio delle ferrovie dello Stato per il biennio 1905-906 e 1906-907.

PRESIDENTE. Lascieremo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno il quale reca: discussione del disegno di legge: Provvista di fondi per spese straordinarie occorrenti all'esercizio delle ferrovie dello Stato per il biennio 1905-906 e 1906-907.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

ROVASENDA, segretario, legge. (Vedi Stampato n. 276-A).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cottafavi.

COTTAFAVI. Cominciando a parlare su questo disegno di legge, dirò le ragioni per le quali io sono ad esso favorevole; ma in pari tempo però mi preme di far rilevare alla Camera ed all'onorevole ministro che vi sono ragioni, per le quali io credo, che, se non si tolgono di mezzo certi inconvenienti di carattere permanente, anche i sacrifici che verranno fatti dall'erario dello Stato e la sollecitudine lodevole del Governo, non saranno sufficienti a riparare agli inconvenienti medesimi. Pertanto do-

vrebbero esser tolte queste cause permanenti, che, se la pazienza della Camera me lo concederà, esporrò il più brevemente che mi sarà possibile.

Innanzitutto ritengo che l'ordinamento delle ferrovie di Stato, affrettato, come è stato, con un rapido passaggio, abbia portato dei gravi inconvenienti, quanto e forse più che la mancanza lamentata del materiale. Io avevo presentato su questo oggetto una interpellanza ed altre anche erano state da diversi colleghi presentate, ma per lodevole economia di lavoro tutte verranno fuse nella presente discussione.

Entro pertanto in argomento.

Quando si venne all'esercizio di Stato furono riunite le tre Società: Adriatica, Mediterranea e Sicula.

Il sistema dell'Adriatica, che era quella che aveva un esercizio più ordinato e disciplinato, che faceva un servizio, che sotto certi aspetti poteva dirsi soddisfacente, fu assorbito in gran parte dal sistema della Mediterranea, che faceva un servizio più deficiente. Per conseguenza non è stato il sistema della società, che peggio funzionava, che è stato assorbito dal servizio della Società che meglio funzionava, ma è stato invece il personale della Società, che faceva il servizio più completo, che è stato assorbito da quello della Società che faceva un servizio peggiore.

In questo modo il sistema più deficiente ha cominciato a predominare, in quanto che tutti sappiamo che l'Adriatica non ha ceduto allo Stato che l'esercizio da Bologna al Nord. Il trapasso non fu sufficientemente preparato. Infatti da chi assistette alla discussione, si capì immediatamente che esso doveva portare tristi conseguenze. Del resto è logico riconoscere che, ad onta della maggiore buona volontà degli uomini, quando in un problema ponderoso come quello del passaggio d'esercizio, questo repentinamente avviene vi è necessariamente un periodo di transizione che ha sempre dei gravi inconvenienti. In quel periodo mancante e difettoso di organizzazione, mentre si credeva che tutto fosse preparato ed invece poche cose erano state predisposte, le ferrovie per giorni, anzi per settimane, hanno funzionato per forza d'inerzia e perchè il personale di linea ha fatto il suo dovere, non già perchè vi fossero istruzioni ed ordini sufficienti.

Per effetto dei primi cambiamenti nel personale molti funzionari dovettero abbandonare il luogo ed il servizio che conosce-

vano a meraviglia per essere adibiti ad altre mansioni.

Per esempio, nella stazione di Bologna, l'importanza della quale nessuno può mettere in dubbio, benchè essa appartenga a quella regione Emiliana che è trattata dai Governi come una Cenerentola, il capo stazione fu trasferito a Roma come ispettore delle Meridionali, l'ispettore fu chiamato a far parte della direzione generale, e finalmente l'Amodeo che prestava un servizio lodevolissimo venne di recente a mancare. Quella stazione importante ne soffersse moltissimo; e come quella hanno sofferto tante altre ed io ho citato la stazione di Bologna perchè è quella di cui ho più diretta conoscenza.

Il personale dell'Adriatica era abituato ad una seria disciplina e si trovò quasi ad un tratto senza indirizzo; da ciò derivò quella imperfezione del servizio che tutti abbiamo rilevato e per la quale innumerevoli lagnanze sono state portate anche in quest'Aula. L'Adriatica aveva una sola Direzione generale a Firenze; le altre reti avevano le loro Direzioni in altre due grandi città, ma l'Adriatica aveva a Bologna la direzione del movimento e del traffico cui era preposto l'Alzona. Ora l'Alzona, egregio funzionario, è stato inviato come direttore compartimentale a Milano in un ufficio che parmi più modesto, mentre prima, come direttore del movimento dell'Adriatica, faceva procedere benissimo il servizio. Non solo dunque non ha avuto un miglioramento, ma è stato destinato ad un posto pressochè inferiore! Si dice che l'Alzona verrà presto a Roma come capo del servizio settimo. Non so se sia vero, ma penso che ciò costituisce un altro dei tanti affrettati cambiamenti fatti in breve tempo e senza ponderazione sufficiente.

In luogo delle tre antiche direzioni generali abbiamo ora otto direzioni compartimentali; a Torino, Genova, Milano, Venezia, Firenze, Roma, Napoli e Palermo.

L'organismo è divenuto più complesso, ma ciò non significa che sia migliorato e che assicuri maggior prontezza del servizio. Si dice inoltre che, se avverrà il riscatto delle Meridionali, si stabiliranno altre due direzioni compartimentali, la nona in Ancona e la decima a Bari.

Tutte queste direzioni erano state dichiarate necessarie: almeno così si disse!

Si disse altresì che si voleva mettere il personale superiore in maggior contatto col personale di linea: ciò però non si è verificato

non per mancanza di attitudine del personale superiore, ma per i gravi inconvenienti che si sono verificati durante il periodo del disservizio ferroviario.

Dappoichè la baraccola ha accresciuto enormemente il lavoro dei reclami, sia per le ritardate consegne, sia per le manomissioni delle merci, sia per tutti i provvedimenti che erano richiesti dalle Camere di commercio, dagli industriali e dagli interessati in genere.

Le direzioni erano naturalmente assorbite in queste continue pratiche divenute sempre più pesanti ed imbarazzanti, mentre il personale di linea era abbandonato stante la continuata mancanza di ordini dall'alto.

Il servizio dei treni diretti e quello dei viaggiatori da qualche tempo è migliorato per l'energico impulso datogli personalmente dal direttore generale Bianchi, alla cui capacità ed attività bisogna rendere il meritato elogio.

Ma se non fosse stato questo energico intervento del direttore generale, le lamentele avrebbero continuato ancora chi sa per quanto tempo. E per più mesi a quale disservizio non abbiamo noi dovuto assistere! Ritardi di treni che hanno reso celebre un'altra volta l'episodio raccontato dall'ex ministro degli affari esteri, onorevole Di San Giuliano, che riferiva come a Catania un giorno ci sia stato un grande allarme solo perchè un treno era arrivato in orario.

I cittadini credevano che fosse accaduto qualche cosa di grave perchè da tempo quel fatto non si verificava più. Ma queste meraviglie non ci sono state in seguito perchè nessun treno è mai arrivato in orario; e lo stesso ministro dei lavori pubblici, onorevole Tedesco, nel suo viaggio-inchiesta circa le condizioni del servizio ferroviario, quasi mai ha potuto arrivare in orario; almeno questo affermarono i giornali. E non importa dire come da tutto ciò siano venute talvolta anche conseguenze gravi, perchè gli stessi capi-stazione hanno dovuto in molte occasioni superare il periodo di comportamento stabilito dai regolamenti, e sulla loro responsabilità far partire i treni senza attendere la coincidenza.

E allora si capisce, mancavano i posti per l'eccessivo numero dei compartimenti riservati o per i biglietti di servizio dati in cambio al personale di altre ferrovie; non c'era più tempo per provvedere all'aumento delle vetture, e così venivano a mancare

per i passeggeri tutti i comodi che negli anni scorsi erano stati attuati da quelle stesse Società contro cui non immeritatamente abbiamo lanciati bene spesso tanti strali.

Per esempio tutti gli anni le vetture passeggeri in autunno, prima dell'attuazione del riscaldamento, entravano nell'officina per le riparazioni, e tutti noi appena un po' pratici di queste cose, abbiamo avuto occasione di vedere nelle maggiori stazioni le vetture viaggiatori col bocchettone imbiancato; il che vuol dire che erano stati verificati tutti gli apparecchi di riscaldamento ed i freni.

Quest'anno nulla di tutto ciò si è visto, ed io garantisco all'onorevole ministro che nemmeno una vettura ha subito di simili verifiche nelle officine. Speriamo che si muti sistema e che ad ogni modo per una via o per l'altra siano rimossi gli inconvenienti lamentati.

I guai maggiori però si verificarono nella parte di servizio che concerne il traffico. L'onorevole Maggiorino Ferraris, in un suo discorso qui nella Camera che io ho ammirato al pari dei suoi scritti nei quali porta sempre la nota di un fervido ingegno e di un grande affetto per tutti gli elevati argomenti che tratta, l'onorevole Ferraris, dico, espose qui nella Camera le lagnanze per la deficienza gravissima del materiale. Oggi tra gli emendamenti ne vedo quattro presentati da lui agli articoli della legge, emendamenti di molta gravità.

Con esso chiede la fornitura di 21 mila nuovi rotabili, ossia 18 mila carri, due mila vetture passeggeri e mille locomotive.

MAGGIORINO FERRARIS. Compresi quelli ordinati, si capisce.

COTTAFABI. Ad ogni modo ventunmila rotabili costituiscono una cifra che fa una grande impressione. Vorrei essere d'accordo con lui; ma mi perdonerà se, pur rimanendo un suo ammiratore, mi permetto di fare osservazioni circa i suoi emendamenti. Per provvedere ventun mila nuovi rotabili per le nostre ferrovie, i quali costerebbero più centinaia di milioni (specialmente volendo provvedere non tipi antichi, ma vetture moderne, come è certo suo intendimento), bisognerebbe pensare se l'aumento dei viaggiatori e del traffico sieno in proporzione dell'aumento di vetture e di locomotive chiesto dall'onorevole Maggiorino Ferraris: perchè è vero che una parte del disservizio ferroviario lamentato dipendeva anche dalla mancanza dei carri e delle locomotive; ma

è pur vero che gran parte del disservizio è provenuta dalle ragioni che ho esposte già e da altre che verrò esponendo.

Quindi, accettando in tutta la sua integrità la proposta Ferraris, io credo che noi, anzichè sgombrare il terreno di quelle difficoltà a cui ci troviamo davanti, probabilmente, pel momento, andremo incontro a difficoltà nuove. Per esempio, uno degli inconvenienti che credo dovrà sparire col tempo, ma che porterà ancora gravi danni, è stato quello di aver messo alla testa del nuovo ordinamento una gran parte del personale dell'ispettorato, che avrà prestato sufficiente servizio nel suo ufficio, che avrà avuto competenza tecnica e contabile, per quel che concerne le mansioni a cui era adibito; ma che, dal lato del movimento ferroviario non aveva una competenza riconosciuta. Il materiale che mancava di più (e qui torna l'argomento del collega Ferraris) era quello delle locomotive. Ora, anche provvedendo a queste locomotive, bisogna pur pensare ai binari ed alle aree di manovra, perchè non si possono concepire le une, senza concepire le altre. Però è vero che le locomotive sono proprio in numero insufficiente. Posso affermare che moltissimi treni straordinari, resi necessari dall'aumento del traffico, non si sono potuti effettuare, perchè l'ufficio di ripartizione, come sa l'onorevole ministro, deve dare macchine e personale di scorta. Ora accadeva che, quando il capo stazione, che doveva far partire un treno straordinario, chiedeva la macchina ed il personale di scorta, si udiva rispondere che la macchina di quella determinata prestazione, cioè di una determinata forza, mancava del tutto; e il capo conduttore principale, che doveva dare il personale di scorta, per far manovrare il treno, dichiarava che non poteva mandare che uno o due uomini di più; e quindi il capo stazione era nel suo diritto di non far partire il treno straordinario, perchè mancavano i mezzi per garantirne la sicurezza.

Di qui, un grande ingombro nelle stazioni; le merci erano mal sicure, perchè non riunite tutte insieme, ma disposte ora sull'uno, ora sull'altro binario; di qui, le angustie dei capi stazione, le indecisioni del servizio, ed il grave indebolimento della sorveglianza.

AROLDI. Sulla Modena-Mantova accadde di peggio.

COTTAFABI. Quella è la linea più dimenticata e della quale ci occuperemo insieme. Bisogna che lo Stato ne faccia il riscatto.

Alcuni capi delle stazioni principali, hanno appreso dai giornali le lagnanze che si muovevano a Genova, a Livorno ed a Venezia, per la mancanza assoluta dei carri trasporto, mentre essi avevano le loro stazioni completamente ingombre di carri trasporto vuoti e carichi. Ora come poteva succedere questo? L'onorevole ministro, che non è soltanto uno studioso di queste cose, ma è anche un tecnico, sa meglio di me che il cosiddetto circolo di ripartizione deve ricevere tutti i giorni un rapporto circa la situazione del materiale, cosicchè il capo ufficio del circolo di ripartizione deve sapere tutte le sere come è distribuito il materiale stesso. Risulta dagli atti e dagli uffici delle stazioni che questo rapporto giornaliero è stato sempre esattamente inviato; tuttavia non si veniva mai a conoscere ove fossero i carri e a quale uso fossero impiegati.

Si sono prodotte soste grandissime alle stazioni principali di transito, a Bologna, a Piacenza, a Torino, a Milano, a Genova, per non dire che di queste principali.

Qui i treni merci, che, per regolamento, possono essere trattenuti dal capostazione dalle 12 alle 24 ore, scomponendo e ricomponendo i treni per aggiungere o togliere i carri, sono stati trattenuti settimane intere; ci sono stati dei treni che non sono partiti per una quindicina di giorni: si sono dimenticati dei carri carichi di merci in taluni luoghi, ed io potrei citare il caso di alcuni industriali che hanno dovuto recarsi personalmente alle stazioni ad indicare al personale dove si trovavano i carri che essi avevano inviati affinchè fossero spediti a destinazione. E questo deve essere accaduto anche alla stessa stazione di Bologna, che pure è stata sempre così bene diretta.

Si dice anche, onorevole ministro, che qualche stazione principale abbia dovuto ricorrere alle Meridionali per domandare del carbone, di cui era sprovvista; e a dire il vero, nel momento in cui lo Stato doveva affermare la superiorità del proprio servizio, il caso non è molto lusinghiero per l'amministrazione dello Stato che avrebbe dato prova d'incuria singolare.

Alcune stazioni hanno trattenuto certi carri oltre un mese, perchè gli scali di Milano, Porta Sempione, Porta Ticinese e Porta Garibaldi, erano così ingombri che non potevano ricevere più carri; e nell'epoca dei grandi trasporti, che è in generale, l'autunno, perchè vi sono i mosti, vi sono i semi, i concimi, i grani, le barbabietole e tante

altre cose, questi inconvenienti hanno portato gravi danni.

Oggi tale guaio diminuisce non solo per le istruzioni date dal direttore generale, ha assunto il suo ufficio con competenza, ma anche perchè è diminuito il traffico. La direzione compartimentale di Milano ordinò con severissime minacce, che non venisse inoltrato alcun carro a quegli scali: si paralizzò così completamente, lungo alcune linee, il transito delle merci. Vi sono ancora certe stazioni di transito dell'Italia centrale che hanno centinaia di carri carichi in attesa di ordine di inoltrare. E così si sciupa il carbone, si devono pagare indennizzi, si avranno delle liti, e si viene ad inutilizzare completamente le macchine che sono adibite a quei treni, che non possono partire.

La mancanza dei treni merci, nell'epoca destinate, ha portato a proteste gravissime dei centri maggiori; e le camere di commercio, i municipii, le associazioni degli industriali, i comizi agrari hanno fatto udire la loro autorevole voce, che è quella del paese che lavora e produce. Ma con tutto ciò, non si è potuto evitare che a Genova non siano rimasti giacenti depositi di carbone che erano di urgenza richiesti dagli industriali; non si è evitato che a Milano non si chiudessero stabilimenti alla Bovisa; non si è potuto evitare che alcune fabbriche avessero a sospendere il loro lavoro perchè l'esercizio di Stato non era stato in grado di trasportare neppure quel combustibile che alimenta l'esercizio medesimo!

Nel gennaio (e parlo di una data piuttosto recente) per ingombro dello scalo merci a Milano venne fuori un ordine di servizio dalla Direzione, che certamente l'onorevole ministro Carmine conoscerà, in base al quale si avvertiva che un giorno si potevano spedire le merci e cinque giorni no. Si tratta parmi del 29 gennaio.

Cosicchè io domando: a che estremo limite si era ridotto il servizio di quella importantissima stazione? Fra gli altri inconvenienti a cui si è dato luogo ne esporrò un altro accaduto alla stazione di Verona: era tale il disservizio, che un impiegato ferroviario, quindi pratico di trasporti ferroviari, che era stato trasferito a Venezia proprio in quei momenti che si facevano trasferimenti in numero eccessivo, da uomo oculato credette bene di accudire esso medesimo al collocamento ed alla spedizione del proprio trasporto. Spedì il bagaglio a carro

completo ma a Venezia non trovò il proprio mobilio perchè si era pensato bene di mandarlo, non si sa come, a Pizzo di Calabria.

L'impiegato, se non m'inganno, domanda per suo conto un indennizzo allo Stato di 5,000 lire per i danni subiti.

L'unione dei produttori e consumatori di concimi chimici e fa viaggiare non meno di 30,000 carri all'anno per trasporto dei suoi prodotti.

Ebbene vi sono comuni ai quali non erano ancora pervenuti poche settimane or sono i concimi chimici per la mancanza del servizio ferroviario. Donde gravissimi danni anche all'agricoltura.

E questa stasi, dirò così, anche del servizio non era limitata alle linee di Milano, ma anche ad altre. E chi conosce la linea Roma-Napoli potrebbe dirne qualche cosa.

I danni pecuniari poi sono gravi per l'erario; e qui l'onorevole ministro del tesoro (che assiste a queste discussioni certo non divertenti per lui) dovrà pensare che vi saranno forti e numerosi compensi da liquidare, perchè i danni si devono pagare ogni qualvolta il termine di arrivo, come si dice in lingua ferroviaria, di resa, supera quello che è stabilito dai regolamenti.

La restituzione della spesa di trasporto è adunque integrale (dice il regolamento) se il tempo impiegato supera del doppio quello fissato dal regolamento tariffe. Ora tutti sanno quante merci (treni interi), siano state quindici o venti giorni giacenti senza essere spedite! Lo Stato dovrà rimborsare il valore delle merci perdute o sciupate e i conseguenti danni avuti, perchè è noto che poche spedizioni in questi mesi, raggiunsero il destino entro i termini di resa, e anche ora fioccano i reclami. L'onorevole ministro del tesoro saprà certamente meglio di me che la somma da rimborsare agli speditori per i danni è già calcolata dal cinquanta al sessanta per cento dell'importo delle spedizioni. Cosicché il cespite del reddito ferroviario per il trasporto delle merci nei mesi dell'autunno sarebbe ridotto della metà. (*Segni di diniego dell'onorevole ministro dei lavori pubblici*).

Il ministro dei lavori pubblici scuote il capo in senso negativo. Io sarò ben lieto se le sue dichiarazioni smentiranno questa affermazione: ne sarò lieto per l'interesse dello Stato. Vorrà dire ci sarà stata anche maggior buona volontà di quello che si supponeva ma io lo aspetto alla liquidazione dei conti. Si vedrà allora se il suo diniego

sia fondato. Per me rimango perfettamente del mio parere.

Le macchine che abbiamo (e qui dò ragione all'onorevole Maggiorino Ferraris) sono in parte avariate, e non è raro il caso che lungo il percorso i treni merci chiedano la così detta macchina di soccorso.

Anche le stazioni di qualche importanza non hanno una macchina di soccorso fissa di una determinata forza; ma hanno invece una macchina che si cambia con turno giornaliero, non so con quale criterio pratico, probabilmente perchè serve ai treni in arrivo e poi riparte sostituita da quella dei treni successivi.

Molte volte la macchina di soccorso che arrivava non era proporzionata alla forza del treno che doveva in seguito trascinare, cosicché anche la linea rimaneva ingombrata. E poi questa macchina di soccorso, che doveva servire per gli usi interni della stazione, veniva adibita ad un altro servizio. Si capisce che la macchina di soccorso debba partire ogni qual volta sia richiesta: ma si suppone che questa richiesta avvenga di rado, per un caso eccezionale. Invece, visto che quasi tutti i giorni questa macchina di soccorso doveva partire per andare a trascinare un treno merci che rimaneva lungo la strada, il servizio interno della stazione ne sentiva la mancanza. I capi deposito non sapevano come provvedere, i capi stazioni reclamavano, ma molte volte non ottenevano risposta. Adunque bisogna provvedere a buone macchine sebbene mi sembra esagerato il numero chiesto coll'emendamento dell'onorevole Maggiorino Ferraris.

Si è cercato di rimediare alla mancanza del materiale mediante i noleggi; ma noleggi per le macchine tutti sanno che non si possono fare: quindi occorre acquistarle nuove e perfette.

Osservo però che se il materiale avesse funzionato bene, certamente tante e così forti lagnanze non si sarebbero fatte sentire. In Italia per ogni metro lineare di fronte di carico e scarico noi abbiamo una media di sette tonnellate di merce, mentre invece nel resto d'Europa ne abbiamo quattordici. In Italia ad ogni milione di unità di traffico corrisponde mezza locomotiva e venti carri, in Austria un terzo di locomotiva e dieci carri. Quindi sotto questo rapporto noi abbiamo un materiale più copioso di quello che funziona nel vicino impero, mentre il servizio nostro si è mostrato tanto

inferiore a quello austriaco. Non c'è da esserne lusingati!

Nel febbraio 1905, secondo il calcolo di molti che si sono occupati di questa questione, occorreano circa diecimila carri e 500 locomotive come dissi per il trasporto delle uve, dei mosti, dei guani, dei grani e dei semi. Ora duemila carri di quelli che erano già in servizio, sono stati completamente immobilizzati, perchè il servizio non funzionava adeguatamente; onde o non si poterono smistare, ovvero non se ne poterono servire direzione e capi stazione per incorporarli nei treni merci.

Quanto ai carri si è ricorso al noleggio di circa seimila. Di questi da tempo 1,200 erano noleggiati in Austria dall'Adriatica; 400 si fecero venire per il valico della Pontebba. Mi si assicura che si mandò a prenderli mediante una macchina sola la quale trascinava circa 50 carri vuoti. Non potendo una macchina percorrere oltre 200 chilometri, essa doveva trasportarli fino a tale distanza. Per ogni 50 carri doveva ritornare e rifare questo viaggio. Così quei 400 carri impiegarono oltre 15 giorni per arrivare a 200 chilometri dalla frontiera.

Abbiamo in servizio altresì dei carri di Francia, ma non li abbiamo punto noleggiati; si è ricorsi ad un sistema molto semplice: si sono tratti senza contratto di noleggio semplicemente col modulo di entrata.

Questi carri venuti di Francia trovano un compenso negli altri carri d'Italia che viaggiano sulle linee francesi. Però vi è una differenza tutta a nostro danno.

Infatti i carri italiani della Francia ritornano nel periodo regolamentare, sul territorio italiano mentre i carri francesi sono tratti qui in Italia per mesi.

Ma a mezzo di quel modulo che li accompagna, è molto facile accertare quanto tempo si sono tratti in Italia. Si deve perciò pagare un noleggio che non ha pari compensazione. E si calcola che per noleggi in Italia noi spendiamo oltre 10 mila lire al giorno.

È perciò enorme che, con 10 mila lire di spese di noleggio al giorno, non si sia fatto fronte al servizio, e non tanto perchè il materiale in gran parte mancasse (non però ripeto nella misura che crede l'onorevole Maggiorino Ferraris), quanto perchè sono scarsi gli apparecchi e le aree di manovra. In ordine alle quali sarà bene che l'onorevole ministro veda se non sia il caso, in ta-

luni luoghi (anzichè fare ingentissime e straordinarie spese per allargamento di stazioni), di fare le aree di manovra ad una certa distanza dalla stazione stessa, affinchè si possano meglio e con maggiore agevolezza costituire e scomporre i treni merci.

Chi ha viaggiato ed ha visitato le linee e le stazioni migliori di Europa, avrà potuto notare che quelle stazioni sembrano vere selve, tanto esse hanno completi gli apparecchi per segnalazioni, i semafori, ed i più moderni sistemi. Ora di tutto questo noi manchiamo: per meglio dire siamo in grande arretrato. Quindi, prima di pensare a provvedere all'enorme quantità di materiale che desidera l'onorevole collega Maggiorino Ferraris, vorrei che si provvedesse a completare molti degli apparecchi di scambio automatici.

Io quindi esprimendo il voto che la Camera approvi questo disegno di legge, perchè studiato con buoni intendimenti e non esagera nelle spese, credo si provveda per intanto a tutto ciò che è di più urgente.

Faccio quindi plauso a chi lo ha presentato, ed a chi lo ha mantenuto, perchè, ripeto, esso rimedierà in parte ai lamentati inconvenienti. Ma insisto nel raccomandare all'onorevole ministro che voglia studiare il modo di semplificare l'ordinamento amministrativo per togliere quei gravi difetti che non dipendono soltanto dalla mancanza del materiale, ma che possono dipendere anche da deficienza del sistema d'amministrazione.

L'onorevole Carmine è lombardo e della sua regione è degnamente orgoglioso. Credo che nessuno più di lui si interesserà a che il nostro paese nella fausta occasione di quella grande festa del lavoro e dell'industria, che sarà l'Esposizione di Milano, possa mostrarsi degno di così nobile iniziativa.

Penso con viva compiacenza che l'aumento del traffico e dell'industria e la libera iniziativa del nostro paese che sa fare da sé e sa camminare avanti senza vanteria e senza jattanza, lavorando con fede e con intensità, porteranno un grande progresso nel popolo italiano. Ma vorrei che Stato e Governo in questa fausta occasione si facessero veramente onore, in modo che, nelle brevi settimane che ci dividono ancora dalla solenne inaugurazione, noi potessimo avere un servizio tale da non lasciare una penosa impressione in tutti coloro che accorreranno alla maggior città lombarda a festeggiare l'avvenimento così alto, così

glorioso per l'Italia nostra: in modo che tutti potessero dire, come pur troppo si è affermato, non che il paese progredisce per virtù propria, malgrado Governo e Stato; ma che invece lo Stato ed il Governo sono anch'essi propulsori delle iniziative più ardite e sono alti coefficienti di ogni libera manifestazione di civile progresso e di nazionale prosperità. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Goglio.

GOGLIO. Onorevoli colleghi! Consentitemi che io faccia appello alla vostra cortesia per ottenere da voi, e per pochi minuti soltanto, benigna la vostra attenzione sopra una questione che interessa la Nazione tutta.

I lamenti che si levano d'ogni parte d'Italia, per il disordine che regna sovrano nel servizio ferroviario, sono in gran parte giustificati, perchè, nessuno può dissimularselo, il disordine esiste, e questo, secondo il mio parere, dipende da due distinte cause: l'una d'ordine amministrativo e l'altra d'ordine tecnico.

Cominciamo dalla prima causa:

Quando il 1° luglio dello scorso anno le ferrovie passarono dalle Società allo Stato, in allora io non dubitavo neppure lontanamente che, e Ministero e direzione generale avrebbero di comune accordo stabilito di sospendere bensì l'azione delle direzioni generali delle tre reti, ma avrebbero sentito il dovere di mantenere tutto il personale per un dato tempo al suo posto, per non travolgere nel caos un servizio tanto delicato ed importante.

Ciò fecero appunto le società Adriatica e Mediterranea quando, nel 1885, dovettero radunare in un solo esercizio reti appartenenti a tre diverse Amministrazioni ferroviarie, rette da norme diverse.

Perchè, onorevoli colleghi, doveva apparire illogico, anche per chi abbia solo un'infarinatura di studii ferroviari, ritenere che il lavoro d'organizzazione del personale, cura gelosa e costante delle Società, per lo spazio di un ventennio, dovesse, dall'oggi al domani, essere quasi totalmente distrutto per sacrificarlo, *ipso facto*, ai nuovi ordinamenti in vigore.

Nè alcuno potrà accusarmi di eccessiva severità se ripeto non essere stato nè logico, nè prudente che l'ordinamento del personale, il quale costò tanta fatica alle Società, fosse, con altrettanta leggerezza,

quasi di punto in bianco, trasformato e modificato.

Lungi da me qualsiasi idea di biasimo contro le degne persone, che, col nuovo assetto ferroviario, d'un tratto, senza l'oraziano *sudavit et alsit*, raggiunsero la vetta della loro carriera, perchè le ritengo dotate di meriti personali indiscutibili; ma l'onorevole ministro non potrà negarmi che certi voli troppo repentini, non abbiano fatto nel personale ferroviario una dolorosa impressione, e non abbiano ingenerato una confusione ed uno sconforto di cui si risentono oggi i tristi effetti.

Perchè, a parte, ripeto, i meriti personali di ognuno, nella tecnica del servizio ferroviario (come l'onorevole ministro per primo m'insegna) si deve soprattutto tener presente come assioma l'attitudine e la pratica profonda degli impiegati adibiti ai singoli servizi.

E se tale assioma si fosse imposto alla mente del ministro e della Direzione generale, certamente noi non avremmo assistito all'incomprensibile passaggio di capi e sottocapi servizio dall'Ufficio mantenimento al Movimento, dall'Ispettorato generale a capi-servizio del materiale, dal servizio degli orari a quello degli approvvigionamenti, eccetera... e ciò tutto a danno dell'ordine rigoroso che deve regnare in questa imponente collettività di energie che si chiama « Sistema ferroviario ».

Con quale competenza quelle egregie persone, e più che tutto, con quale coscienza potranno occuparsi oggi di servizi che fino a ieri erano per esse conosciuti in teoria, ma che non furono mai nell'ambito delle loro attribuzioni?

Naturalmente, quel personale, nella nuova posizione creatagli, si trova a disagio e sta facendo ora pur troppo il tirocinio per abilitarsi ad un importante servizio che impone un'azione rapida ed intelligente e non concede il lusso di una sosta per un perfezionamento negli studi.

Esaminiamo ora l'altra causa: quella d'ordine tecnico.

Non passa giorno in cui, per mancanza di vagoni in questo od in quel porto, in questa od in quella stazione, non venga sospesa l'accettazione delle merci, e per poco ancora che si continui tale deplorabile sistema, il paese dovrà soffrirne danni incalcolabili.

Il Governo, a dire il vero, tenta di rimediare a simili inconvenienti gravissimi, ora col noleggiare dei carri all'estero, ed ora

coll'ordinare la costruzione di nuovi vagoni, ma, a parer mio, tali rimedi non potranno recare pronta salute al grande ammalato.

E difatti: i vagoni presi in affitto possono arrecare momentaneo sollievo al commercio, ma una lunga esperienza insegna e dimostra che tale sistema, date le condizioni degli impianti delle nostre stazioni, e coll'ordinamento dei servizi dei treni merci in vigore, non produsse mai un vero, continuo ed efficace risultato, perchè, trascorsi appena alcuni giorni dalla messa in circolazione dei vagoni, si ritorna da capo, poichè essi si immobilizzano là dove le condizioni degli scali non permettono abbastanza sfogo, ed il bisogno del materiale si fa sentire più acuto di prima.

Rendesì pertanto necessario di cercare altri spediti e sfruttarli, se del caso, anche solo in via eccezionale e provvisoria.

In generale i mezzi di scarico a disposizione delle stazioni sono sproporzionati alla potenzialità economica che incessantemente va sviluppandosi nel paese; è quindi dalle stazioni che bisogna cominciare il riordinamento, mettendole in condizione di poter dar corso in tempo utile alle operazioni di carico e scarico delle merci in arrivo ed in partenza.

Le continue sospensioni dell'accettazione delle merci sono prodotte precisamente dal fatto che le stazioni, non essendo provviste di adeguati mezzi per ricevere e spedire tutte le merci in arrivo ed in partenza, si trovano costrette a far sospendere gli invii affine di sfollare le stazioni dai vagoni giacenti, e far posto ai vagoni che sono in viaggio.

Ora, pare a me, che se il Governo il quale sa attualmente trovare tanti milioni per la provvista di materiale nuovo, destinasse una parte di quei milioni all'impianto di binari di ricovero nelle stazioni, alcuni dei quali fronteggianti nuovi ed appositi piani caricatori (perchè gli attuali sono assolutamente insufficienti) è indiscutibile che là, ove ora lo scarico si effettua, a mo' d'esempio, in ragione di cento vagoni al giorno, il lavoro di scarico sarebbe duplicato ed anche triplicato.

E perchè nelle stazioni di maggior traffico non si potrebbero scegliere adatte località per adibirle, con impianti provvisori, anche in legname, allo svincolo ed alla consegna delle merci?

E qui mi sia permesso di ricorrere all'esempio che ci dà l'Inghilterra, il paese

delle ferrovie e che rimane sempre maestro in materia di esercizio ferroviario.

In Inghilterra si fanno enormi piani scaricatori che possono fronteggiare interi treni merci. Questi, con personale adatto, vengono subito scaricati sui piani e così in poche ore il treno è libero per essere utilizzato pel carico o nella stessa stazione od in altre vicine.

Per tal modo il materiale mobile è grandemente utilizzato e le stazioni non restano mai ingombre.

Perfino nella città di Londra, ove pure lo spazio delle stazioni è così ristretto, l'ingombro non esiste, perchè dove non si poterono estendere i piani scaricatori in lunghezza, si rimediò colla sovrapposizione di diversi piani serviti da potenti ascensori.

Basta assistere una volta in quelle stazioni all'arrivo dei treni di derrate alimentari, per restar meravigliati di quanto si può ottenere coll'ordine e coll'attività.

I carri sono scaricati dai diversi piani, ed appena liberati dalla merce, sono rimessi nei binari per comporre un treno di veicoli vuoti che andranno alla ricerca di nuove merci da portare in città.

Contemporaneamente, centinaia di veicoli a cavalli caricano le merci arrivate e le trasportano a domicilio del destinatario, e ciò succede nello spazio di tre o quattro ore.

Perchè questo sistema, che è pure adottato felicemente in altre Capitali del continente, non si potrebbe adottare anche da noi, almeno nelle stazioni di maggior traffico come Genova, Milano, Torino, Roma, ecc.?

Io sono del parere che un simile studio, applicato con coscienza e buon volere, potrà rendere larghissimi servizi all'esercizio delle ferrovie, e varrebbe la spesa che il Ministero inviasse qualche funzionario pratico ad esaminare quanto si fa in Inghilterra per farne poi tesoro nell'applicazione degli stessi metodi al nostro servizio merci.

Se poi, insieme ai provvedimenti suaccennati, venisse pure presa anche la deliberazione di prolungare di alcune ore l'orario dell'ufficio addetto alla piccola velocità, con facoltà di protrarlo a norma del bisogno del servizio, è facile comprendere quanto vantaggio tale disposizione arrecherebbe in tutte le stazioni.

Ma il maggior lavoro dovrebbe essere eseguito bene, stabilendo un turno di servizio di agenti pratici, volenterosi, oculati, e, quello che più importa, ben corrisposti

per il lavoro straordinario che prestano. Ed il pubblico, non v'ha dubbio, farebbe buon viso ad una disposizione tanto utile che gli darebbe il mezzo di ritirare sino a tarda ora la merce di cui ha tanto bisogno.

Si studino perciò questi miei suggerimenti, specialmente quello del prolungamento dell'orario, e diminuiranno di un tratto molte delle lagnanze, e l'utilità dell'Amministrazione ferroviaria sarà palese, per la maggior quantità di vagoni vuoti che si renderebbero disponibili, sia per utilizzarli con nuovi carichi nelle stazioni ove sono giacenti, sia per rispedirli vuoti alle località designate pel concentramento. (*Segni di approvazione*).

E qui permettetemi, onorevoli colleghi, che io mi soffermi alquanto per indicare un altro rimedio che considero efficacissimo pel miglioramento del traffico, specialmente nelle regioni dell'Alta Italia.

È noto a tutti che l'acquisto del carbone minuto vien fatto direttamente o per mezzo di agenti, in Inghilterra; e dai porti di Genova o di Savona ove fanno capo i piroscafi, viene trasportato in vagoni alla fabbrica di Novi Ligure per essere trasformato in agglomerati (mattonelle).

Il quantitativo del carbone minuto acquistato dall'amministrazione era per lo addietro di almeno duecentomila tonnellate all'anno. Partendo dal principio che su di un vagone si possono caricare in media dieci tonnellate, si deve concludere che, per trasportare la quantità suaccennata, sarà necessario avere a disposizione ventimila vagoni all'anno.

Questa enorme quantità di carbone minuto, depositata a Novi, è poi trasformata in mattonelle coll'aggiunta del sei per cento circa di pece e catrame, e poi nuovamente caricata e spedita a Ronco, a Rivarolo, a Genova ed a Savona. Notisi poi che anche queste materie sono trasportate da Genova o da Savona a Novi, occupando quindi un'altra considerevole quantità di carri.

Ora, chi non vede l'ingombro che produce una massa tanto considerevole di carbone, prima nel porto di Genova e di Savona, e poi in un centro di traffico dell'importanza di Novi?

Perchè, invece di permettere che linee di sì intenso traffico, reso difficile e dispendioso da forti pendenze, restino ingombrate da un movimento tanto faragginoso di treni, non si impone alle società carbonifere di trasportare le loro fabbriche di mat-

tonelle in una città in riva al mare, più adatta?

Da ciò è facile dedurre che fra le tante cause della lamentata deficienza dei vagoni questa pure deve ricercarsi, nell'impiego di carri vuoti per trasportare il carbone minuto da Genova e da Savona a Novi, ciò che molte volte crea ingombro nelle stazioni intermedie, tanto da obbligare la sospensione dell'accettazione delle merci, ed anzi frequente si presenta il caso in cui, verificata la qualità dei vagoni giacenti nelle stazioni ingombre, si constata che la maggior parte è costituita appunto da vagoni di mattonelle e di carbone minuto.

Per rimediare a simile inconveniente, giacchè l'Italia è obbligata a provvedersi all'estero del combustibile per le locomotive, sarebbe utile cosa, poichè si vuol usare delle mattonelle, acquistarle direttamente in Inghilterra e così l'operazione si ridurrebbe alla semplice spedizione dal luogo d'acquisto ai vari depositi a cui la merce è destinata.

Altro rimedio, anche più efficace e che senza dubbio avrebbe un risultato utilissimo per l'Amministrazione, sarebbe l'acquisto delle mattonelle francesi, poichè, se con profitto la Società P. L. M. e la marina francese usano di tali mattonelle, non vi è ragione perchè non si possano adoperare anche in Italia, e ciò facendo, oltre al vantaggio di avere il trasposto effettuato con vagoni francesi sino a destinazione, si aggiungerebbe anche l'utilità di poter valersi dei vagoni vuoti di ritorno fino alla frontiera, o, meglio ancora, per l'inoltro delle merci destinate alla Francia.

E, se ad esempio della Francia, che tutta insorse quando per poco si vide scemare il movimento del porto di Marsiglia, ed innumerevoli proposte furono fatte, e grandiosissimi progetti furono presentati, l'Italia si agitasse seriamente, e fortemente volesse la risoluzione di un problema così importante, oh certamente, la Genova nostra potrebbe per la fortunata sua posizione rappresentare una parte decisiva nella risoluzione di questo grave problema.

Quanto ebbi l'onore di esporre finora concerne specialmente il servizio merci.

E quello viaggiatori?

Io credo non vi sia persona in questa Camera la quale, per esperienza propria, non abbia nei mesi trascorsi potuto constatare come sieno aumentati di numero e di importanza i ritardi dei treni sulle prin-

cipali arterie che dal 1° luglio 1905 sono passate all'esercizio diretto dello Stato.

Io non ho la pretesa nè l'intenzione di analizzare le cause che produssero i lamenti inconvenienti, nè di suggerire i rimedi che potrebbero migliorare una situazione la quale si è formata anche per l'incremento insperato del traffico viaggiatori, solleticato da facilitazioni di tariffe indubbiamente accolte con simpatia.

Mi limito solamente a dichiarare che il tempo per accordare tali facilitazioni fu prematuro, perchè le condizioni delle linee e la quantità delle carrozze in dotazione non potevano d'un tratto essere proporzionate al maggior movimento provocato.

Amo meglio invece sottoporre una considerazione, o, se più vi piace, additare un argomento di studio a quell'egregia persona che oggi siede sulle cose del palazzo di San Silvestro.

Se non erro, parmi che il paese nostro sia il solo fra tutti i paesi che posseggono strade ferrate, nel quale esista una legge (promossa dall'ex ministro Lacava) che in sostanza consideri come reati i ritardi dei treni viaggiatori sulle ferrovie esercitate da private società.

Ora che le ferrovie sono esercitate dal Governo, e che tanti reati contemplati dalla legge Lacava furono dalle Società commessi, non parrebbe opportuno all'onorevole ministro, non di mantenere ferma la eccessivamente severa disposizione del suo ex collega, ma di studiare e di attuare al più presto qualche provvedimento che valga a riabilitare un servizio il quale fa rimpiangere quello della Società?

Perchè, solamente pel fatto che gli impiegati, da privati che erano, diventarono governativi, dovranno essere protetti se non da un'impunità, almeno da una certa condiscendenza che non recherà certamente giovamento ad un servizio pel quale si richiede la massima esattezza? (*Bene!*)

Il sentimento di equanimità e di giustizia che ha ispirato queste mie parole, mi obbliga a dichiarare, che mentre nessun addebito è logico e ragionevole sia al Ministero che al ministro attuale per il caos in cui è caduto il servizio ferroviario, mio scopo precipuo fu quello di richiamare l'attenzione del Governo sulla grave situazione del momento e di indicare qualche non inutile rimedio per migliorare questo importante servizio.

Nè voglio pretendere, come altri valorosi miei colleghi e lo stesso ministro attuale, che si esageri nel richiedere milioni

su milioni per trasformarli in materiale mobile o fisso; ma mi sia lecito esortare l'onorevole ministro a prendere d'urgenza quei provvedimenti di più semplice e pratica attuazione che valgano intanto a far cessare la confusione, causa di tanto danno in questi ultimi tempi alla ricchezza nazionale, senza perdere di vista però il programma più vasto d'un ordinamento generale ferroviario che, colla scorta di milioni bene spesi, e soprattutto coll'ordine rigidamente mantenuto, offra una seria garanzia alla Nazione che più non assisterà allo sfacelo del più importante e delicato dei nostri servizi.

Onorevoli colleghi, ho finito! Credetti mio dovere richiamare l'attenzione del ministro intorno al d'sservizio a cui assistiamo delle ferrovie, perchè io penso che concorrere con le forze, anche le più modeste, alla conquista del bene dell'Italia, è dovere — assistere indifferenti alla rovina della ricchezza nazionale, è delitto! (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferraris Maggiorino.

FERRARIS MAGGIORINO. Onorevoli colleghi; dopo la legge del 22 aprile, che organizzò, o, per meglio dire, introdusse il servizio di Stato, non poteva certamente mancare al Parlamento una occasione per esaminare a fondo l'intero problema; imperocchè è mio avviso che il servizio non procederà regolarmente e che il desiderato assetto delle ferrovie non si otterrà, se non quando tutte le parti tecniche ed amministrative del servizio stesso siano insieme coordinate e ricondotte a condizioni normali.

Ma io questo non vorrò fare nella presente occasione, e mi limiterò ad accennare ad alcuni punti, per trattenermi più particolarmente sul disegno di legge, che ci sta dinanzi.

L'annunziato riscatto delle Meridionali dà una nuova fisionomia alla nostra rete di Stato e ci conduce a quell'unità di esercizio che è sempre stata nei miei desiderii. Riservandomi di esaminare le condizioni del riscatto, io fui ad esso sempre favorevole e mi compiaccio che possa presto essere compiuto.

Non mi fermerò ora nemmeno sul problema delle complementari; mi associo ai desiderii dei colleghi della Sicilia perchè le complementari siano costruite al più presto; ma credo che sia nell'interesse dell'isola l'unità di esercizio; e perciò qualunque si-

stema il Governo sceglierà per l'esecuzione delle ferrovie complementari, credo che il rompere ora l'unità d'esercizio non possa che condurci in seguito ad onerosi riscatti.

E per le linee locali vorrei che il Governo risuscitasse la prima parte del disegno di legge Luzzatti-Tedesco dell'anno scorso per la costituzione di un Consorzio nazionale per la costruzione di tramvie e ferrovie rurali. La *Société des chemins de fer vicinaux*, ha reso grandissimi servizi nel Belgio con la costruzione di una vasta rete secondaria, che è complemento utilissimo della rete principale dello Stato. Ora io credo che con un provvedimento analogo si soddisferebbero i vivi bisogni delle nostre campagne, bisogni di cui autorevoli oratori si sono più volte fatti interpreti anche nell'ultima discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Non mi intratterò ora sulla questione dell'ordinamento del personale. Segnalo all'attenzione dell'onorevole ministro, cui non è certamente sfuggito, il fatto che il servizio ferroviario cominciò quasi contemporaneamente all'inizio di quello che si è chiamato nuovo ordinamento dell'esercizio. Non voglio stabilire, come alcuni hanno fatto specialmente nella stampa, una correlazione di causa ed effetto fra i due fatti; ricordo però che fu mia antica opinione, francamente manifestata, che per i primi anni l'esercizio di Stato nulla dovesse mutare dell'antico ordinamento delle reti e del personale. Ora l'esperienza di questi ultimi mesi ha avvalorato la mia opinione, ma poichè non si può tornare su ciò che si è fatto, confido che il Ministero vorrà almeno dare al Parlamento notizia del nuovo ordinamento e delle sue conseguenze finanziarie, anche per eliminare i dubbi sollevati.

Ma qualunque sia l'opinione dell'onorevole ministro Carmine, che ne ha scritto con tanta competenza, sull'ordinamento ferroviario, lo prego di lasciare immutato l'ordinamento presente. Egli sa meglio di me, per esempio, che il servizio postale e telegrafico ha avuto i maggiori danni dai continui riordinamenti di questi ultimi anni. A forza di organici esso venne disorganizzato! Un ordinamento antico, sebbene alquanto difettoso, è quasi sempre migliore di un ordinamento nuovo per quanto più completo.

E poichè è la prima volta che ho occasione di discutere con i presenti ministri, ai quali mando un cordiale saluto, dichiaro

francamente che ho sentito con vera preoccupazione, manifestare da alcuni il desiderio di un nuovo organico del servizio postale e telegrafico, da cui poi deriverebbe una nuova disorganizzazione. Spero che di ciò non si faccia niente e ripeto la mia antica opinione, che cioè la separazione che si sta invocando del servizio postale da quello telegrafico sarebbe un regresso tecnico, un danno per il pubblico ed una follia finanziaria. (*Bene!*)

E come desidero la stabilità degli ordinamenti postali e telegrafici, così desidero quella degli ordinamenti ferroviari, testè introdotti.

Ho pure presentata una piccola interrogazione relativa alla questione delle tariffe; ma se l'onorevole ministro me lo consente dirò ora due parole su tale questione.

Credo che a misura che provvediamo all'assetto normale del servizio, dovremo pure affrontare il problema delle tariffe, anche delle tariffe viaggiatori che presentano gravissime anomalie, tanto per i piccoli traffici per i quali impediscono addirittura il movimento piuttosto che promuoverlo, quanto per quel traffico a grandi distanze che considero indispensabile alla unità morale, oltrechè a quella economica della patria, per quel traffico che è il più adatto a meglio congiungere le provincie del Sud con quelle del Nord ed a promuovere vieppiù gli scambi internazionali. E noi dovremo anche rivedere le nostre tariffe per le merci, tariffe che presentano una delle classificazioni più complicate che esistano sulle ferrovie d'Europa. E soprattutto dovremo deciderci fra i due sistemi della tariffa a vagone completo, che ormai esiste in tre quarti d'Europa, o per il mantenimento della tariffa a valore che è specialmente in uso in Francia. Ma non è questo il momento per trattare anche di simili argomenti. Credo anzi che l'onorevole ministro farà benissimo a rimandare anche quei progetti che più possono sorridere a primo aspetto.

Ma per il giorno in cui si dovessero modificare le basi fondamentali delle nostre tariffe ferroviarie e per i viaggiatori e per le merci, dovrei ricordare che le une e le altre sono state approvate e confermate da leggi e che soltanto una legge del Parlamento potrebbe apportare sostanziali modificazioni al nostro diritto tributario in fatto di ferrovie, chè di ciò si tratta effettivamente.

E così passo senz'altro ad un breve esame del disegno di legge che ci sta dinanzi.

Di fronte ad esso mi trovo precisamente nella stessa attitudine che presi nei mesi trascorsi, quando lo stesso disegno di legge fu presentato da altri ministri, cosicchè dalle mie parole esula qualunque proposito di creare difficoltà o di dare un carattere politico qualsiasi alle considerazioni che brevemente svolgerò.

In che consiste, onorevoli colleghi, il presente disegno di legge? Ai 95 milioni votati con la legge del 22 aprile 1905 aggiungiamo altri 105 milioni e così arriviamo ad una cifra tonda di 200 milioni per due esercizi. Ma questa purtroppo non è che la parvenza, essendo la realtà ben diversa; ed è su questo punto che precisamente richiamo l'attenzione della Camera. Innanzi tutto, 45 milioni sono stati spesi per colmare le deficienze dell'esercizio passato. I 200 milioni sono quindi ridotti a 155. E noti la Camera che una deficienza da 40 a 45 milioni sulle gestioni passate era stata riconosciuta già dal ministro dei lavori pubblici sin dal 1904. Di modo che o questi 45 milioni colmano quel vuoto od un altro ne esiste per quest'ultimi tempi in altrettanta cifra. Il Governo farà opera doverosa se presenterà il conto esatto per tutte queste gestioni, affinché rispetto alle liquidazioni ognuno di noi sappia quello che c'è da pagare, ciò che si è pagato e per quale scopo.

Ma intanto, comunque sia, 45 milioni sono da porre fuori conto. Di altri 20 milioni il Governo dichiara che 10 hanno servito per lavori urgenti i cui progetti erano definitivi quando si proclamò l'esercizio di Stato: con 10 milioni si sono acquistate aree per fabbricarvi nuove stazioni; ed io non discuto menomamente nè la utilità nè la opportunità di questa spesa. Ma se 10 milioni serviranno alla costruzione di stazioni fra tre o quattro anni, mi sembra inutile portarli in conto oggi per lavori immediati, mentre si tratta di correggere il gravissimo stato di cose così ben descrittoci e dall'onorevole Cottafavi e dall'onorevole Goglio, ma alle cui affermazioni io debbo pur aggiungere qualche cosa. E dopo ciò che cosa resta? Non restano che 135 milioni: cosicchè il progetto dei 200 milioni effettivamente si riduce soltanto a 135 milioni: 100 milioni si destinano a materiale mobile, e 35 a quegli ampliamenti di stazioni e di impianti fissi, che furono così bene raccomandati dall'onorevole Cottafavi. Ed è questo il

sunto preciso delle risposte dei ministri, che sono in allegato alla relazione dell'onorevole Carmine; tanto che si dà questa cifra di 35 milioni, nell'allegato suo, onorevole Carmine, con questa precisa destinazione: *per posa di nuovi binari, ampliamenti di stazioni, ecc.*

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici.* I 20 milioni sono stati impiegati in nuovi impianti.

FERRARIS MAGGIORINO. Dieci milioni sono stati pagati per lavori urgenti e 10 milioni per nuove aree di stazioni future. Ma se le fa piacere ammetto anche la cifra di 55 milioni. Vuole che discutiamo per una somma così piccola? (*ilarità*).

Ora, ridotto il disegno di legge al suo significato reale, dovrei farvi alcune osservazioni a cui accenno rapidamente.

Credo, anzi tutto, che sia un errore includere nella stessa somma le liquidazioni delle gestioni passate dell'esercizio privato ed i nuovi lavori per l'avvenire. E notate che, quando guardate il bilancio delle ferrovie, trovate che questo si addossa una parte di queste liquidazioni.

Sono due gestioni assolutamente separate, almeno contabilmente.

Quando esamineremo il bilancio delle ferrovie, il Governo, in una piccola nota di variazione, trasporti alle liquidazioni del passato ciò che spetta al passato, e ci dica netto ciò che riguarda il presente e l'avvenire.

In secondo luogo noi ricadiamo nell'antico errore delle casse patrimoniali che avevano una somma unica per materiale mobile e per impianti fissi; il che portò una completa irregolarità di lavori; perchè, quando premevano i bisogni del lavoro nazionale si faceva materiale mobile, e si trascuravano gli impianti; e i due conti non erano chiaramente distinti.

Una qualche distinzione, a questo riguardo, si è fatta nel bilancio delle ferrovie di Stato, ma è insufficiente. Non entro nel merito; perchè discorreremo ampiamente di questo argomento, quando ci verrà innanzi.

Per ultimo, permetta l'onorevole Carmine un'altra osservazione: tanto più, che egli non ha nessuna responsabilità in questo stato di cose.

Mi ricordo che, quando, il 2 dicembre 1903, discutevamo sulle dichiarazioni del Governo, e l'onorevole Luzzatti era al banco dei ministri, in compagnia dell'onorevole Giolitti, dissi all'onorevole Luzzatti: se ella

crede che un esercizio di Stato si organizzi in pochi mesi, è in errore.

Un esercizio di Stato, organizzato come l'abbiamo visto in Germania, in Austria, in Belgio ed in altri paesi, è una evoluzione continua verso il perfezionamento. E, quando esprimo pensieri su questo argomento, non faccio censure: procuro di cooperare con gli egregi colleghi della Camera, così valorosi, che si sono occupati di questo problema e coi ministri, al miglioramento della azienda ferroviaria.

Or bene io sono, evidentemente, un fautore estremo dell'autonomia ferroviaria; tuttavia, come ben disse, mi pare, l'onorevole Fortis, l'autonomia ferroviaria non bisogna confonderla con la dittatura.

Noi votiamo il complemento di una somma di 200 milioni; e diciamo che una somma di 35 milioni, oltre i 20, già disposti, serve ad opere. Non abbiamo neppure un'indicazione sommaria di queste opere! Ora, onorevole Carmine, ella sa meglio di me che, nei bilanci degli esercizi di Stato degli altri paesi, ogni opera è indicata nella località, nell'ammontare del suo preventivo ed in quello del suo consuntivo. Ora queste indicazioni sono indispensabili, perchè danno forza all'amministrazione dello Stato ed al Governo, per resistere a domande ingiustificate.

Il sindacato del Parlamento, a mio avviso, non è mai debolezza, ma forza, per un Governo. Quando non si hanno preventivi, nè consuntivi di opere di pubblica ragione, manca il dato più importante di una buona amministrazione: la corrispondenza fra il preventivo e il consuntivo, nella quale consiste il valore tecnico dell'azienda ferroviaria e, quindi, la buona amministrazione.

Che cosa diventa una azienda, quando spenda senza che si conoscano i suoi preventivi, e quando nessuno può verificare se abbia fatto progetti buoni? Ora, tutto questo, credo che sia impossibile sottrarre, col tempo, nella forma che si crederà migliore, al sindacato della pubblica opinione e del Parlamento, o mediante allegati al bilancio, come in altri paesi, o, almeno, mediante relazioni annuali, che diano conto preciso di ciò che si vuol fare e di ciò che si spende.

Ma dopo queste osservazioni di forma, essendo in questo progetto più grave la sostanza e, per quanto io possa dissentire da alcuni dei miei colleghi, mi si conceda di manifestare brevemente il mio pensiero.

Due sono gli scopi che il presente disegno di legge dovrebbe avere: provvedere il materiale mobile e provvedere agli impianti. Tutto ciò per un periodo di tempo di quindici mesi ancora, cioè fino al 30 giugno 1907. Provvede sufficientemente il disegno di legge al materiale mobile? Io credo di no, e ne darò brevissima dimostrazione. Quale è la condizione odierna del materiale mobile? L'onorevole Carmine, nella sua relazione, che ho molto meditata ed apprezzata, stabilisce i seguenti coefficienti di dotazione normale del materiale mobile; una locomotiva per ogni 100,000 lire di traffico, una vettura passeggeri per ogni 15,000 lire — ma egli crede che il rapporto sia troppo alto — un carro merci per 3,300 lire.

Veda, onorevole Carmine, io dovrei non accettare questi coefficienti della direzione dell'esercizio di Stato e le dico il perchè. Perchè il fatto, che è sempre più forte di qualunque previsione, è contro questi coefficienti. Le ferrovie Meridionali, che dovevano provvedere al materiale a loro spese, hanno stabilito una locomotiva, una vettura passeggeri e un carro merci per un prodotto minore. Poichè, nel loro regime, le ferrovie Meridionali provvedevano a proprie spese il materiale, è assurdo il credere che una direzione ferroviaria così abile, checchè se ne dica, come quella delle Meridionali, abbia fatto una spesa notevole di materiale, se questa non le fosse stata necessaria.

Non entrerò nei diversi rapporti, ma le ferrovie Meridionali, di cui ho qui precisa la dotazione di materiale mobile, hanno preso un carro merci per meno di 3,000 lire di traffico, mentre noi ne mettiamo uno per ogni 3,300.

Così per le vetture passeggeri. Ma immediatamente, ottenuto questo materiale dallo Stato, hanno fatto una nuova ordinazione per 15 milioni di lire, il che diminuisce ancora il loro coefficiente; ordinazione che mi pare sia di 48 locomotive, e di 1800 carri merci.

Ora, se le ferrovie Meridionali vi dichiarano che in base a' coefficienti dell'esercizio di Stato non potevano fare il servizio, e non solo hanno voluto una dotazione iniziale maggiore, ma l'hanno immediatamente aumentata di 15 milioni — somma notevole, dato il traffico modesto di quelle linee — voi vedete che questi coefficienti così alti non sono sostenibili nel nostro paese.

Non voglio anticipare qui una discussione che faremo in tempo migliore, ma dico sol-

tanto che la configurazione delle nostre linee, le gravi pendenze, le abitudini stesse delle popolazioni e la concentrazione del traffico in alcuni mesi, non permettono di avere questi coefficienti. E badate che uno dei più competenti scrittori di cose tedesche, illustrando l'esercizio di Stato in Prussia, dice: ciò che noi facciamo è di essere pronti a dominare il traffico nel mese del massimo sviluppo. E poichè il traffico italiano si concentra nel massimo sviluppo fra settembre e novembre, una media poco servirebbe. Ma poichè non voglio inutilmente allargare la discussione, accetto interamente i coefficienti di traffico in rapporto al materiale, dati dal Governo; per ciò io ragiono ora, non sulla cifra che crederei necessaria, ma sulla cifra che il Governo accetta dalla Direzione dell'esercizio di Stato.

Vediamo, onorevoli colleghi, le cifre del consuntivo, su cui saremo d'accordo, perchè naturalmente sulla previsione di nuovi traffici il ministro potrebbe discordare da me.

Prodotto totale delle ferrovie dello Stato e delle Meridionali unite; (poichè ho sommato nel materiale anche quello delle Meridionali), 348,410,000 lire come risulta dalla seconda parte del consuntivo.

Ora, onorevoli colleghi, fate il conto sulle dita, se avete 348 milioni di traffico e 100 mila lire di traffico per locomotiva, dovevate avere 3484 locomotive e invece ne avete 3077: deficienza iniziale 407 locomotive. Se avete un traffico viaggiatori di oltre 129 milioni — per 15,000 a vettura — bisognava avere 8660 carrozze. Se ne avevano 7943: deficienza 717 carrozze.

Applicate lo stesso coefficiente di 3300 lire per carro per il traffico merci, che fu di 210 milioni, ci volevano 66,970 carri: e qui la cifra all'incirca si avvicina perchè se ne avevano in servizio 66,701.

Ad ogni modo abbiamo cominciato l'esercizio con una deficienza di 407 locomotive, 717 vetture, 379 bagagliai, 269 carri.

Ma a completare la dotazione dei carri-merci serve quell'obbrobrio che sono i carri noleggiati in numero di 5280.

Cosicchè la deficienza vera è di 5549 carri. Tutto insieme mancavano alla dotazione normale 7053 rotabili al 1° luglio 1905. Ma oggi dopo che abbiamo avuto altri 20 milioni di traffico, ne mancano ben di più per dare alle nostre ferrovie la dotazione normale, in base ai coefficienti, per me elevati, che ci furono proposti.

Quando voi calcoliate all'incirca coi prezzi correnti il valore di questi 7 mila

rotabili, mancavano 100 milioni di materiale mobile alla dotazione necessaria. Il che vuol dire che al primo luglio 1905, noi abbiamo dovuto assumere l'esercizio delle nostre ferrovie con una deficienza iniziale di circa 100 milioni di materiale mobile, deficienza iniziale che si aggrava per la rete dello Stato, perchè (se ne informi l'onorevole Carmine) le ferrovie Meridionali, a torto o a ragione — e quando uno difende il proprio diritto — è sempre nella ragione — non hanno accettato l'assegnazione prima del materiale che aveva fatto loro lo Stato e dopo lunghissima discussione si fecero dare una assegnazione di materiale maggiore. I loro carri sono circa dieci mila per un traffico proporzionalmente minore, e quindi la differenza andò a carico della rete dello Stato.

E questa deficienza di materiale mobile è una conseguenza del nostro passato.

La legge Boselli-Lacava del 1900 stabiliva che si facesse materiale rotabile in ragione doppia dell'aumento del traffico.

Negli ultimi anni, tra le Società che temevano di cessare l'esercizio e lo Stato che aveva altre prospettive finanziarie, le ordinazioni furono praticamente sospese. È inutile che io ricordi alla Camera che nel primo anno si fecero ordinazioni per 99,700,000 di materiale mobile, nel secondo anno per 42 milioni, nel terzo per 7 milioni, nel quarto per 7 milioni.

Dunque è evidente che se negli ultimi cinque anni siamo venuti scolarmente da 100 milioni di materiale mobile all'anno fino a 7 o 8 milioni, è evidente che abbiamo lasciato una deficienza, e questa deficienza iniziale la troviamo a principio dell'esercizio di Stato.

Ma che cosa fa il disegno di legge? Il disegno di legge (non mi fermerò a piccole differenze), il disegno di legge oggi colma semplicemente la deficienza iniziale.

Il disegno di legge dà — in due anni — soltanto quel tanto di materiale che le ferrovie dello Stato dovevano già avere al principio dell'esercizio, sette mesi fa.

È quindi evidente che il disegno di legge lascia scoperto tutt'occiò che è aumento del traffico dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1907.

Io non so quello che sarà questo aumento di traffico; certamente oggi il ministro non può calcolarlo in quella cifra molto modesta di 10 milioni che ha posta nella sua relazione, visto che in sette mesi ne abbiamo già 17 o 18 milioni, senza le Meridionali.

Quindi è evidente che questo aumento

di traffico molto probabilmente arriverà ai 25 milioni.

A tutto il 28 febbraio infatti l'aumento del traffico su tutta la rete dello Stato fu di lire 17,373,317: c' erano poi quasi 2 milioni di aumento sulla rete Meridionale, che ora ritornerà nel grembo dello Stato. Sono dunque circa 20 milioni d'aumento in sette mesi. Perché non è vero che l'aumento del traffico dello Stato sia dipeso esclusivamente da uno spostamento dalle Meridionali: le Meridionali pure continuano ad aumentare il loro movimento.

Ed io credo, dopo essere andato a fondo di questa questione, che la Direzione delle ferrovie non abbia certamente attirato artificialmente sulle proprie reti il traffico delle Meridionali, ma abbia conservato il suo.

Dunque abbiamo 20 milioni di aumento in sette mesi. Se la proporzione si mantenesse, si andrebbe quasi a 30 in un anno; ma io sono più modesto e calcolo non meno di 25 milioni. E noti la Camera questi dati veramente confortanti: le ferrovie dello Stato hanno dato 219 milioni in 212 giorni, cioè un milione e qualche cosa di più al giorno, cifra che una volta sarebbe apparsa un sogno. Non vedo ragione che questo traffico, milione più milione meno, si ralenti prima del giugno 1907. Anzi quando noi confrontiamo questi traffici nella loro entità e nel loro sviluppo con quelli di paesi le cui condizioni economiche non sono molto diverse dalle nostre, abbiamo motivo di ritenerli suscettibili di continuo incremento.

E allora un ministro prudente, (e l'onorevole Carmine è uomo molto prudente) dovrebbe mettersi in condizione di fronteggiare 50 milioni di aumento di traffico per il 31 giugno 1907; cifra che con l'antica formula del doppio del materiale, sale a 100 milioni di materiale.

Ora una delle due: o l'onorevole Carmine con questa legge provvede alla deficienza iniziale e lascia scoperti i due anni di traffico, o l'onorevole Carmine crede provvedere ai due anni di traffico e lascia scoperta la deficienza iniziale. Di qui non si esce!

Perché (e mi spiace che qualche volta alla Camera io debba portare un linguaggio così semplice) se noi andiamo in una 3^a classe elementare e diciamo agli alunni: traffico 348 milioni: una locomotiva per ogni 100 mila lire, quante locomotive ci vogliono? noi boccieremmo lo studente che sbagliasse

la divisione. Perché dunque discuterne fra di noi?

Ella avrà quanto prima 400 milioni di traffico, quindi ha bisogno di quattro mila locomotive, secondo il suo coefficiente; quindi se non ha le quattro mila locomotive, è in difetto. Questo è chiaro come la luce del sole.

E noti, onorevole ministro, che nel primo semestre invece di avere una locomotiva ogni 100 mila lire di traffico, ne ha avuta una ogni 120 mila; invece di avere una vettura passeggeri ogni 15 mila lire, ne ha avuta una ogni 18 mila; invece di un carro merci ogni 3,300 lire, ha avuto un carro merci ogni 4,000 lire circa. In conclusione ha avuto una deficienza del venti per cento del materiale mobile necessario secondo i suoi calcoli.

Ora a me pare che la cosa più semplice sarebbe questa: mettiamoci d'accordo e diamo la dotazione che è necessaria; restituiamo in quindici mesi, il che è possibile, la condizione normale quanto al materiale mobile. Non stiamo a discutere se è nata prima la gallina o l'uovo; son necessari l'uovo e la gallina, il materiale mobile ed i binari. In questo momento esaminiamo la questione del materiale mobile, cominciamo a dare il materiale mobile. Altrimenti faremo quello che si dice sia proprio del genio italico, che quando presentiamo una legge per il materiale mobile, diciamo ci vogliono i binari, e quando discutiamo dei binari, diciamo ci vuole il materiale mobile! (*Si ride*).

E quindi, me lo perdoni il mio amico onorevole Cottafavi che ha cominciato con l'impaurirsi delle mie proposte, ma ha portato dei dati di fatto, specialmente per le locomotive, così gravi, che io dimentico molto volentieri le prime censure che egli mi ha rivolte, felice di trovarmi d'accordo con lui nelle conclusioni.

Si è detto dall'onorevole Cottafavi: ma credete voi possibile provvedere in 15 mesi al fabbisogno di 21 mila rotabili? Bisogna scomporre questa cifra; io ho detto che il Ministero dà 100 milioni per il materiale mobile e con questo assegno esso predispone l'ordinazione di 8,178 rotabili; quindi dai 21,000 rotabili, che domando, bisogna incominciare a togliere questo numero. Desidererei anzi che il Ministero ci desse una nota dimostrativa da cui risultino i contratti e i prezzi accertati e ringrazii l'onorevole Carmine della sua adesione. Poi vi sono 5280 carri noleggiati; quindi, se si fa il conto, la domanda che io faccio si riduce alla prov-

vista di 7542 rotabili a cui corrispondono all'incirca altri 100 milioni assolutamente necessari.

Ho dovuto mettere nell'emendamento la cifra di 21 mila rotabili perchè, non avendo nessun documento da cui risulti ciò che si è ordinato, ho dovuto mettere il totale e non riferirmi alla parte già ordinata. Quindi il Governo deve provvedere ai soli rotabili a cui non ha finora provveduto; e ciò mi pare molto chiaro.

Noi abbiamo un grave difetto nelle nostre discussioni parlamentari; quando facciamo proposte nell'interesse pubblico, siamo subito sospettati di voler fare obiezioni e opposizioni personali, come se gli uomini fossero talmente perfetti da poter passare per il Governo e fare tutto così bene, che non restasse neppure il margine di dare loro amichevoli consigli. Rowand Hill che inventò il francobollo, quando altre cose gli andavano male, diceva che quando un uomo ne indovinava una su dieci, è un uomo fortunato; ora io non rivolgo nessuna censura nè ai presenti, nè ai passati ministri; essi si sono trovati nella necessità di avere materiale rotabile; sul mercato non ve n'era del buono: hanno trovato delle case che hanno scaricato in Italia il vecchio rottame d'Europa, l'hanno preso a nolo in mancanza d'altro, hanno speso forti somme per ripararlo ed hanno messo in circolazione i vagoni che ora lamentiamo.

Questo affare del materiale noleggiato nella sua storia di venticinque anni è un tale errore finanziario, è un tale disdoro tecnico che, se continuasse, farebbe proprio grave colpa a qualunque amministrazione.

In fatti i primi vagoni noleggiati li abbiamo pagati tre lire al giorno, cioè da 1000 a 1200 lire all'anno, mentre costano 4000 o 4500 lire a comprarli: quindi abbiamo pagato il 30 per cento d'interesse.

Per di più abbiamo fatte tutte le riparazioni occorrenti a carico nostro, per la qualcosa le società d'Europa, che hanno vagoni da far riparare, li mandano in Italia. (*Si ride*). Abbiamo, in una occasione, preso a nolo vagoni che avevano una sagoma diversa da quelle delle nostre ferrovie e li abbiamo dovuti acconciare alla nostra rete; quando poi si è trattato di restituirli, abbiamo dovuto ripristinarli al sistema antico e tutto a nostre spese!

L'onorevole Cottafavi ha parlato della cifra dei noleggi la quale salirebbe a 3,600,000 lire all'anno. Sarebbe questa una

cifra, impressionante, perchè essendo i vagoni noleggiati 5280 circa, importerebbero un valore di 25 o 30 milioni ed allora si pagherebbe dal 12 al 15 per cento d'interesse: secondo i dati precisi che ho potuto ricavare dal bilancio dei lavori pubblici dell'anno scorso, si pagava persino il 14 per cento all'anno.

Ma sta di fatto che, quando lo Stato crede ora di mettere in bilancio soli 100 milioni per materiale mobile, fa un pessimo affare: perchè basterebbe fare tanti carri quanti son necessari per togliere il materiale noleggiato ed esso troverebbe nell'economia dei noleggi il servizio degli interessi e dell'ammortamento della maggiore spesa. E poi non facciamo confronti tra un piccolo carro noleggiato, che molte volte non arriva che alla portata di cinque o sei tonnellate, con i carri che il direttore generale delle ferrovie, dice di volere di una portata di diciassette tonnellate. E poi vi lamentate dei binari! Ma poco su, poco giù, un carro che porta cinque o sei tonnellate, occupa lo stesso posto ed è manovrato nello stesso modo di un carro di diciassette tonnellate. Il giorno in cui scartate i 5 mila carri cattivi (mettiamo pure di una portata media di sei o sette tonnellate), scartate un materiale che vi dà una capacità di trasporto di 30 a 35 mila tonnellate e mettete un materiale che vi dà una capacità di trasporto di 90 mila tonnellate sugli stessi binari. Voi vedete dunque quale enorme vantaggio otterreste nel fare questo cambiamento.

Faccio ancora un'altra brevissima osservazione che riguarda le locomotive. Come ho detto, il numero di mille locomotive, dedotte le 400 già ordinate, corrisponde a 400 milioni di traffico, ed è la previsione più esatta che si possa fare ora, tanto che mi pare perfino inutile discuterne.

Ma c'è un altro fatto: la condizione di una parte delle locomotive ora in servizio! Ella sa che dal personale ferroviario sono indicate con nomi di dispregio. E sa pure che, quando erano in vigore quelle famose penalità che furono ricordate dall'onorevole Goglio, in un treno che doveva avere una doppia trazione, per non cadere in multa, si pose una seconda macchina di cui si poteva dire che fumava e non tirava; cosicchè il treno era in ordine col regolamento, ma il treno arrivò due ore dopo di quello che sarebbe arrivato senza l'aggiunta della seconda locomotiva!

Ella sa che poco tempo fa, un treno *bis* di passeggeri di una grande stazione del Regno è partito con una macchina di manovra e gli ingegneri alla stazione lo hanno salutato con queste parole: Dio la mandi loro buona! Perchè queste macchine di manovra sono ancora quelle 200 locomotive che la Commissione Adamoli ha dichiarato che salivano al 1864 e che dovrebbero essere tolte dal servizio, persino per il decoro di un pubblico servizio. La relazione Adamoli dell'anno passato lo afferma. E senza venire ai limiti rigorosi, che probabilmente sono industrialmente vantaggiosi, indicati dall'onorevole Rubini, mi pare che si abbiano ancora in servizio circa 800 locomotive che passano i 30 anni d'età, di cui 400 passano i 35 od i 40 anni.

Come vogliamo riprometterci da queste locomotive un servizio utile? Io non ho le cifre fino a questi ultimi mesi, perchè sa che lavoro ho dovuto compiere per avere queste cifre? Ho dovuto prendere le tabelle allegate al progetto Perazzi-Saracco del 1896, che dà l'età di tutto il nostro materiale mobile, e poi l'ho dovuta confrontare con gli specchi allegati al progetto Luzzatti-Tedesco del marzo dell'anno passato e sono arrivato a queste cifre. E poi ho ricevuto una grande quantità di lettere firmate e non firmate da persone che appartengono all'amministrazione ferroviaria, nessuno mi ha contestate queste cifre.

Ma poco importa che 50 locomotive di più o di meno siano invecchiate: bisogna anche vedere le loro condizioni di manutenzione.

Ella conosce la manutenzione di queste locomotive, perchè la Mediterranea ha dichiarato che da due anni non poteva più provvedere alla loro regolare manutenzione. Essa diceva che, se avesse dovuto provvedere alla manutenzione in regola, e togliere alle linee tutte le locomotive da riparare e dare loro i riposi necessari, non avrebbe potuto più continuare il servizio.

La Commissione Adamoli, che ha fatto un'inchiesta sul materiale mobile della Mediterranea, deplora continuamente le condizioni di manutenzione di queste locomotive e dichiara che non ci sono neppure le officine sufficienti per ripararle.

Ora, onorevole ministro, continuando le deficienze, la manutenzione si fa sempre peggiore, perchè non si può mandare una locomotiva alla riparazione, se non quando questa assolutamente non è più in grado di servire.

Ora è inutile porre sui quadri le locomotive che non lavorano nella misura necessaria. Vi è dunque deficienza di quantità e di qualità. E si persuada il Governo che se non si adottano provvedimenti molto, ma molto più energici, di quelli che sono stati contemplati e presi con questo disegno di legge, il disservizio ferroviario continuerà per una serie di anni, maggiore di quello che si potrebbe prevedere.

Ed ora mi conceda la Camera di passare brevemente agli impianti. Del materiale mobile spero di avere detto abbastanza chiaramente. Le ferrovie italiane furono costruite con una previsione di traffico enormemente inferiore a quello odierno, e ciò, evidentemente non solo per l'inesperienza del tempo, ma anche perchè essendo il nostro paese diviso in vari Stati, i traffici tra Stato e Stato non potevano che essere infinitamente minori di quello che divennero con la fortunata fusione dei vari Stati in un solo. Oltre ciò le grandi difficoltà di terreno, richiedendo opere molto costose, consigliavano agli autori dei progetti ferroviari di tenerli in limiti tecnici ed economici così ristretti da costituire un vero errore.

Per venti anni, durante il periodo delle convenzioni, e se si vuole vi aggiungo anche i sette od otto anni dell'esercizio di Stato dell'Alta Italia, noi non abbiamo migliorato in proporzione sufficiente questa condizione di cose, e il congegno delle convenzioni non si prestava a migliorie.

Ora noi abbiamo una ingente deficienza tecnica di linee, di binari, di stazioni, e tutto insieme che cosa dà il Governo per due anni per il miglioramento indispensabile delle reti? Secondo me 35 milioni, secondo il ministro, 55 milioni. Accetto i 55 milioni, ma come vuole, onorevole ministro, che, quando il progetto di una sola stazione ammonta forse a 50 milioni, come vuole con 25 milioni all'anno dare all'intera rete quei miglioramenti che sono necessari? Ella si deve decidere in modo assoluto relativamente a tre o quattro linee, per le quali è inutile dirlo io mi disinteresso completamente dal punto di vista elettorale, a tre o quattro linee alle quali occorre provvedere subito con tutta la energia morale e materiale che è necessaria.

La Genova-Spezia, la Genova-Novi, la Savona-S. Giuseppe, la Porretta, qualche correzione indispensabile alla Genova-Ovada, che sarebbe la linea diretta pel Sempione, e qualche correzione pure indispen-

sabile alla Parma-Spezia. L'ammontare di questi lavori si aggirerà sui trecento milioni.

Che cosa si potrà fare con 55 milioni in un biennio? O i 55 milioni si danno alle linee, ed allora appena appena si potranno iniziare i lavori, ed in tal modo si perderà l'utile delle somme che vi si impiegano; o questi 55 milioni si dedicano alle stazioni ed ai binari, ed in allora che cosa resta per aumentare la potenzialità delle linee?

Non intendo pregiudicare nessuna soluzione del problema. Ho inteso parlare di linee aeree fra Genova e Ronco e tra Savona e S. Giusepp: io non posso pronunziarmi su ciò, ma mi propongo appena verranno le vacanze parlamentari di andare a vedere alcuni di questi impianti all'estero per farmi una idea esatta della cosa. Ma noi dobbiamo pensare che per la Genova-Ronco occorrono circa 500 vagoni al giorno e non è piccola cosa. Ad ogni modo, una soluzione sola è la peggiore di tutte: non deciderne alcuna.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. In un mese che cosa voleva che decidessi?

FERRARIS MAGGIORINO. Ma ella non domanda nemmeno i fondi per decidere. E senza mezzi cosa vuol decidere? E per ciò io propongo siano votati 100 milioni di più anche per gli impianti. Altrimenti senza fondi, ella sicuramente non prenderà impegni che non le sono consentiti dalla legge, così come è redatta. Di più io credo che l'impianto di ferrovie aeree non possa essere concesso se non con una legge del Parlamento. Alla fin dei conti, è una nuova linea che noi facciamo, ed in questo caso, diciamolo nettamente, non potete eliminare il Parlamento perchè si tratta di vere linee nuove.

È più gelosa la costruzione di una nave di quello che non lo sia la costruzione di un sistema speciale di ferrovie: eppure non facciamo navi senza leggi.

Quando si tratta di stabilire dei grossi impianti di questa specie, è necessario che il Parlamento abbia davanti a sè i progetti economici e tecnici su cui dare il proprio giudizio, ed io credo che anche su questo punto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, anzi l'intero Gabinetto, certamente ossequente alle buone norme costituzionali, vorrà presentare questi progetti per domandare la relativa autorizzazione al Parlamento.

Ma ripeto, coi 55 milioni che restano per gli impianti non si potrà fare che opera incompleta e poco utile, data la condizione at-

tuale delle nostre linee. Vedete come la realtà dei bisogni si va imponendo. Poco più di un anno fa nell'esposizione finanziaria del dicembre 1904, l'onorevole Luzzatti sperava di mettere in assetto le ferrovie con 300 milioni di spesa straordinaria, mentre io ne preventivavo 1370: oggi, con mio compiacimento il Governo, del quale l'onorevole Luzzatti fa parte, ci viene a dire che la spesa straordinaria occorrente è di 1350 milioni, e per ciò c'è una differenza di un miliardo tra il suo preventivo dell'anno passato e quello di quest'anno. (*Commenti*).

Ma io preventivavo già dall'anno passato un miliardo e trecento milioni, e non di mio capriccio, ma raccogliendo le notizie le più accurate da uomini tecnici e da uno studio diligente sulle condizioni del nostro servizio ferroviario. Ma ella sa pure che la direzione dell'esercizio di Stato ha tirato sopra questi 200 milioni quanto ha potuto nel passato, e per conseguenza quello che noi votiamo oggi è piuttosto il pagamento di opere iniziate e compiute che il pagamento di opere nuove. Ma anche quando fosse il pagamento di opere nuove, ella domanda 155 milioni per 24 mesi di cui 105 da spendere ancora nei 15 mesi da oggi al 30 giugno 1907 e di essi soli 55 per impianti fissi. Ella vede che è impossibile dare un assetto alle ferrovie con queste somme così esigue; e l'onorevole Cottafavi ha avuto torto di rimproverarmi di non chiedere impianti sufficienti; perchè domando più di lui, perchè egli accetta il progetto ed io no. Vede dunque che se si possono ottenere dal Governo le somme in più che io domando, saremo immediatamente d'accordo.

Mi conceda la Camera ancora poche considerazioni alla buona. L'Italia, se vuole progredire, se vuole seguire il mirabile movimento dell'attività economica ed industriale, che si va iniziando, bisogna che tolga questo stato di cose per cui il Governo è sempre l'ultimo ad integrare le energie individuali. La Società del Mediterraneo, quando ha esaminato venti anni di convenzioni, vi ha detto che i provvedimenti vennero sempre inadeguati, inorganici e tardivi.

L'anno scorso, durante la discussione dell'aprile, noi abbiamo detto tutti che mancavano le locomotive. Non ci fu che questo grido: mancano le locomotive! Ebbene è passato un anno: ci sono delle fabbriche nel mondo che in sette mesi avrebbero potuto darvi quante locomotive vole-

vate. Ci sono delle fabbriche in America che fanno centinaia di locomotive in un anno; ce n'è una, che fabbrica da sola 50 locomotive per settimana, e, quando ne hanno avuto bisogno, ne hanno comprato e le ferrovie francesi e le ferrovie bavaresi. Ed io non so se dall'aprile dell'anno scorso ad oggi una sola locomotiva nuova, tranne quelle ordinate preventivamente, sia entrata, in servizio! Se procediamo così lentamente che cosa potremo fare? Un simile stato di cose, un passo così lento sarebbe appena tollerabile con un servizio di diligenze all'antica, non con un servizio di tempi moderni!

Un'altra osservazione mi permetto di fare all'onorevole ministro. Anche in certi casi lo stabilire criteri direttivi chiari è cosa molto necessaria. Noi non abbiamo avuto avanti alla Camera nulla intorno ai tipi normali sui quali desideriamo rifare le nostre ferrovie.

L'amico Colajanni, che mi duole di non vedere presente, m'invitava spesso a studiare ciò che hanno fatto in Svizzera per l'attuazione dell'esercizio di Stato. Bisogna dire che hanno adottato tutta una linea di condotta, così energica e così organica, che fa veramente piacere.

Avevano gli armamenti deboli ed hanno stabilito un tipo di armamento più forte. So che il nostro direttore generale delle ferrovie vuol portare la rotaia da 36 chilogrammi al metro lineare a 48; ma se questo provvedimento non si adotta stabilmente per legge, viene un altro ministro, che, per fare economia di poche lire, adatterà una rotaia di 42 chili, che potrà essere schiacciata da una locomotiva di forte peso, adottata in base alle rotaie prima contemplate.

Ho visto la ricostruzione della stazione della mia città. Hanno fatto un marciapiedi così ristretto, che, quando arrivano nelle due direzioni due treni, bisogna far allineare i passeggeri perchè le predelle dei treni taglierebbero loro le gambe!

So che c'è un progetto di mezzo milione per allargare quelle banchine. Ma io dico che, se avessero speso 200 mila lire di più sei o sette anni fa, quando quella stazione fu fatta, ora si eviterebbe questa nuova spesa. Ho avuta notizia tempo fa di un progetto per l'assetto di una stazione della ferrovia Genova-Ventimiglia; l'ispettore locale propone uno scambio di 1000 metri e l'Ispettorato del Ministero lo riduce a 500 metri! Ebbene questa stazione sarà una di

quelle, nelle quali, quando un treno entra, bisogna che vada adagio, perchè altrimenti taglia la coda di un altro che arrivi in senso opposto.

Creda, onorevole ministro, il Governo che spenderà bene sarà quello che avrà fede nell'avvenire economico d'Italia (*Bene! Bravo!*) È questa mancanza di fede nell'avvenire economico del nostro paese, che ha rovinato le ferrovie, che rovina le poste, il telegrafo, il telefono e tutti i servizi pubblici, perchè facciamo dei preventivi minimi, ridicoli, di entrata; e su quelli basiamo i preventivi minimi, ridicoli, di spesa (*Vivissime approvazioni*). Noi consideriamo l'Italia come un popolo senza vita, unicamente perchè la vitalità è molta al di fuori di qui, e poca dentro di qui! (*Bene! Bravo!*)

Non vi preoccupate della finanza! Non so se avrò la fortuna di avere la Camera così cortese e tranquilla quando discuteremo il bilancio delle ferrovie; ma se il ministro darà alla Commissione del bilancio i dati, che io chiedo, e che certamente l'onorevole Rubini vorrà chiedere con più autorità della mia, vedrà quale è lo sperpero che la pretesa economia dell'oggi produce nel bilancio delle ferrovie. Noi diamo circa tre milioni all'anno per il materiale noleggiato, che, quando fosse di nostra proprietà, ci costerebbe fosse poco più di un milione e mezzo all'anno. Dunque un milione e mezzo lo buttiamo via.

Noi abbiamo almeno 500 locomotive, che consumano carbone in gran quantità, perchè risalgono a 35 od a 40 anni fa, mentre sappiamo che l'evoluzione della locomotiva è consistita in questo, nell'aumentare enormemente la potenza di trazione, diminuendo il consumo del carbone per cavallo. Nessuna azienda industriale commetterebbe questo errore. L'onorevole Rubini vorrebbe, quanto alle locomotive, scendere a venticinque anni...

RUBINI. Gradatamente!

FERRARIS MAGGIORINO. Gradatamente, si comprende, perchè, se si sopprimessero tutte le locomotive da 25 anni in su, si fermerebbe il servizio. Più si ritarda ad impostare in bilancio le somme per le locomotive, e più si fa sperpero del pubblico danaro; perchè grandi sono le somme occorrenti alla loro manutenzione. La società Mediterranea ha dichiarato che in un solo anno la spesa di manutenzione delle locomotive era cresciuta di 1,850,000. Capitalizzando questa somma si fanno 500 locomotive nuove, perchè essa rappresenta il

servizio di un capitale di 50 milioni. Ma dico di più; qui ho il conto di ciò, che è costata la manutenzione delle locomotive nelle ferrovie di Stato in Prussia, e il conto di quanto è preventivato in Italia. Le ferrovie di Prussia, con una entrata di 2 miliardi, calcolano 52 milioni di spesa di manutenzione di locomotive, e noi con una entrata, che è preventivata in 323 milioni, e che potrà salire a 350 milioni, calcoliamo 15 milioni e 800 mila lire per la spesa di manutenzione delle locomotive.

In Prussia si calcola il 2.50 per cento dell'entrata, e noi il 4.60 per cento circa, cioè quasi il doppio. Se si riconducesse la quota anche solo al 3 per cento, avremmo 4 o 5 milioni all'anno di economia.

Ma perchè la nostra marina mercantile e specialmente la sovvenzionata, non è mai risorta? In molta parte, per l'età vecchia del suo materiale. Perchè la quota di manutenzione di una nave rappresenta una curva ascendente, che sale più rapidamente negli ultimi anni, di modo che la semplice manutenzione costa più degli interessi e dell'ammortamento del capitale necessario per rifare la nave.

In queste condizioni è una parte notevole delle locomotive, delle vetture-passeggeri, di cui lo stesso onorevole ministro ha deplorato l'età patriarcale, e dei carri-merci per cui le convenzioni stabilivano quel limite di età di 60 anni, che era qualche cosa di ridicolo, e che le amministrazioni estere devono aver ritenuto un errore di stampa quando l'hanno letto.

Infatti le stesse Società italiane acconsentirono a togliere dal servizio circa tremila carri che non erano giunti a 60 anni. Anzi se in un punto le previsioni sulla durata del materiale furono fallaci, esso è quello che riguarda i carri; poichè se in fondo le locomotive, e specialmente le prime locomotive inglesi, hanno durato più di quello che si credeva, i carri invece si sono logorati molto più rapidamente.

Ella, onorevole ministro, non ha portato in bilancio... badi, onorevole Carmine, che quello che dico a lei lo avrei detto anche ai suoi predecessori Ferraris e Tedesco e ci avrei messo forse un po' più di amarezza! (*Si ride*) ... ella non ha portato in bilancio le indennità che si pagano per ritardata consegna. Ora, o i privati non fanno valere i loro diritti, o l'avvocatura delle ferrovie, quella povera avvocatura che è stata causa di tanti guai, trascina in lungo queste cause, e noi un bel giorno dovremo pagare chi sa

quante indennità. L'onorevole ministro del tesoro diceva una volta che le Casse patrimoniali figliano debiti latenti; io gli potrei dire che anche queste indennità da pagare sono un debito latente, poichè è impossibile che l'inosservanza dei termini di resa non dia luogo al pagamento dei relativi indennizzi.

Onorevoli colleghi, non intratterrò oltre la Camera. Spero di avere dimostrato che il fabbisogno per le ferrovie è assai superiore a quello previsto. Accetto per ora la previsione di 1 miliardo e 300 milioni: basterà o non basterà, secondochè il traffico si svolgerà o no; anzi non basterà se il traffico continuerà a svolgersi come ora. Ma io dissento fundamentalmente circa la ripartizione della spesa nei vari esercizi, poichè sono convinto che il disservizio non cesserà finchè non avremo speso almeno mezzo miliardo ed anche più!

Quindi questo mezzo miliardo deve essere speso con la massima rapidità possibile, anche ricorrendo per il materiale all'industria estera. Nel primo anno dopo la legge Lacava si fece del nuovo materiale mobile per cento milioni, ricorrendo solo in parte all'industria nazionale.

In fondo la situazione attuale delle ferrovie è come una caldaia che non agisce finchè non sia in pressione; più si impiega tempo a mettere la caldaia in pressione e più si ritarda la partenza; così più si impiega tempo a spendere il mezzo miliardo che dicevo e più si prolunga il servizio irregolare. (*Bene!*)

Ora questo servizio irregolare delle ferrovie è veramente qualche cosa di terribile. Noi ci preoccupiamo di solito soltanto di ciò che avviene nelle grandi città. Se Genova, che è qui tanto bene rappresentata, rimane senza vagoni, si commuovono la Camera di commercio, il Municipio, il Governo e si trova qualche rimedio; lo stesso accade per Milano e via dicendo. Ma pensate piuttosto alle duemila stazioni rurali, (*Vive approvazioni*); pensate alle condizioni delle nostre campagne, dove il vino era deprezzato perchè non si poteva caricare. Pensate ai nostri poveri contadini; lavorano tutto l'anno per i prodotti, che poi restano invenduti per una meschina, per una falsa e gretta economia dello Stato. (*Bene! Bravo!*) Ed io ho veduto come mancano i binari alla stazione del mio paese! Si possono ad esempio caricare 40 vagoni d'uva in un giorno, e questo si fa al primo giorno. Ma sapete che cosa avviene alla sera del se-

condo giorno? Che i 40 vagoni sono pronti, ma intanto non arriva la locomotiva che deve portarli via. Allora si grida: mancano i binari di carico: e sfido io! Se fosse venuta la locomotiva a portar via i vagoni, i binari sarebbero rimasti liberi! Posso leggervi la lettera di egregi industriali del mio paese, dei signori Casserini e Papis, i quali mai non avrebbero creduto che il loro modesto scritto sarebbe stato elevato all'onore di un dibattito parlamentare.

Essi dicono: A questa stazione abbiamo dovuto reclamare e tuttora reclamiamo per una sospensione dei carichi; ed è poi strano che, allorquando il carico viene concesso, allora non ci sono più i vagoni, di modo che non si può caricar mai!

Ed eccovi, onorevoli colleghi, la condizione di una stazione di provincia. (*Bene! Bravo!*) In una prima settimana l'accettazione dei carichi è sospesa; nella seconda si accetta il carico, ma non ci sono i carri. E così è paralizzata l'opera di tanti modesti fabbricanti che, specialmente nella stagione invernale, danno modo di guadagnare la vita agli operai ed alle loro famiglie.

Un ex nostro collega, oggi senatore, ha dovuto sospendere la spedizione di grossi carichi di carbone, che si produceva in Maremma, e licenziare gli operai in causa della mancanza di vagoni.

E pensare, onorevole ministro, che il prezzo del carbone di legna è persino rincarato sul mercato, tanto che le nostre cooperative stentano grandemente a potersene provvedere!

A Genova dei negozianti con depositi di carbone hanno cercato di disfarsi in perdita dei depositi per non pagare le tasse, di magazzinaggio, visto che era impossibile spedire la merce.

Con questo stato di cose sapete voi, onorevoli colleghi ed onorevole ministro, quale ingente danno arreca a tutto il movimento economico d'Italia?

Ma non sapete voi che, tenendo le ferrovie in queste condizioni, fate la politica più anti-sociale che un Governo possa mai fare? Il servizio ferroviario è la parte più sostanziale, è il nerbo del lavoro nazionale; se volete beneficiare le classi popolari e fare veramente una politica sociale, il miglior modo è quello di sviluppare il lavoro nazionale. Soltanto per questa via si può ottenere il progresso delle industrie con aumento di lavoro e di salari che assicurino la pace

e la tranquillità delle classi operaie. Voi non potete attuare la terza classe nei diretti perchè vi mancano carrozze e locomotive; non i treni operai, a cui il Vanderwelde nel Belgio ha dedicato un intero volume, perchè non avete nè locomotive nè carrozze! Voi non potete migliorare le condizioni dei piccoli traffici locali perchè vi mancano gli impianti ed il materiale. Nulla potete compiere di serio e di efficace per un programma di elevazione sociale delle classi popolari, finchè le ferrovie, la posta e il telegrafo ed il telefono col loro sviluppo non seguano i passi di un popolo progredito. I traffici italiani nelle ferrovie, nella posta e nel telegrafo sono ancora la metà di quelli dell'Austria ed un terzo di quelli della Francia.

Io non aspiro alle altezze francesi; ma guardo con invidio occhio alla vicina Austria, che non è di molto nè più ricca nè più poderosa di noi, ma che è semplicemente meglio amministrata, perchè nessuno ha mai impugnata la bontà dell'amministrazione austriaca. E vi dico: onorevole ministro, voi avrete fatto opera veramente buona ed opera di concordia se affronterete con coraggio la soluzione di questo grave problema. Sono persuaso che se, tra oggi e domani, il Ministero si renderà davvero conto delle grandi necessità di questi pubblici servizi, e chiederà maggiori somme, esso troverà concorde la Camera nel dargli tutti i mezzi necessari per procedere con ogni maggiore energia materiale e morale di cui esso è capace: voi vedrete allora come l'intera voce del Paese, voce di consenso e di plauso, si rivolgerà riconoscente verso di voi e verso di noi! (*Vivissime approvazioni — Applausi — Molti deputati si congratulano con l'oratore.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tedesco.

TEDESCO. Onorevoli colleghi! Non farò un lungo discorso; ma mi limiterò a toccare alcuni punti che hanno stretta connessione col presente disegno di legge.

L'onorevole Carmine, nella sua perspicua relazione, ha ricordato una sola fase delle deficienze finanziarie delle ferrovie; egli, cioè, ha ricordato che il periodo delle convenzioni incominciò al 1° luglio 1885 con una deficienza. Infatti dalle precedenti amministrazioni si era calcolato che, per mettere in assetto le ferrovie, occorresse una somma di 208 milioni; somma che da un autorevole studioso di cose ferroviarie, l'o-

norevole Gabelli, era reputata anch'essa insufficiente. Egli accennava ad una spesa di 300 milioni. Ad ogni modo mi limito alla cifra di 208 milioni. Ebbene, per le opere dell'allegato B, destinate appunto a riordinare le linee, non fu accordato che un fondo di 144 milioni.

L'onorevole Carmine ricorderà pure che 20 milioni delle somme assegnate ad opere dell'allegato B, furono distolti dalla loro destinazione; l'accennò in una sua relazione del 1896 anche l'onorevole Rubini.

I fatti dimostrarono che in realtà le deficienze erano molto maggiori. Anche per il materiale mobile risultò scarsissima la somma di 15 milioni concessa come fondo iniziale dalle convenzioni.

La legge del 1888 autorizzò la spesa di 86 milioni per lavori d'interesse così detto militare, ma che servivano in massima parte anche al traffico ordinario. Ciò non ostante si riconobbe la necessità di altre grosse somme per mettere in assetto le ferrovie: le Società presentarono nel 1889 un programma di lavori per 320 milioni, e qualcuna offrì di anticipare i mezzi. Ma dal 1889 al 1891 non si fece nulla.

Ruppe gl'indugi la generosa impazienza di un ministro del tesoro, l'onorevole Luzzatti, il quale, nella tornata del 2 marzo 1891, recava la buona novella ferroviaria, annunciando alla Camera il meditato impegno di proporre un disegno di legge per accordare alla Cassa degli aumenti patrimoniali un concorso stabile annuale a fondo perduto. L'onorevole Luzzatti rimase, se ben ricordo, un altro anno al potere; ma all'esplicita e solenne promessa non seguirono che lunghi e indisturbati silenzi.

Venne il Ministero Crispi; ed i ministri del tesoro e dei lavori pubblici, onorevoli Sonnino e Saracco, trovarono un programma di lavori, esteso fino al termine delle convenzioni, ma essi presentarono un piano finanziario della durata di cinque anni. La Giunta del bilancio, relatore l'onorevole Carmine, ridusse il quinquennio ad un anno solo, ed invitò il Governo a studiare una soluzione più razionale del problema.

Il Governo se ne occupò; ma il ministro del tesoro, onorevole Sonnino, nell'esposizione finanziaria del 25 novembre 1895, ebbe a confessare sinceramente che, in due anni, egli non era ancora riuscito a risolvere quello che chiamava *l'importante ed urgente pro-*

blema finanziario delle Casse per gli aumenti patrimoniali delle ferrovie.

Furono gli onorevoli Perazzi e Colombo, che presentarono un piano finanziario per provvedere, nei limiti di un terzo delle somme chieste dalle Società, ai bisogni presumibili fino alla scadenza delle convenzioni; e la Camera, dopo una diligente ed autorevole relazione dell'onorevole Rubini, approvò il disegno di legge. Ma allora si erano concepite delle beate illusioni: il ministro dei lavori pubblici, onorevole Prinetti, e il ministro del tesoro, onorevole Luzzatti, credevano di poter trarre delle economie dal servizio ferroviario, il primo per 20 milioni, il secondo, più prudentemente, per 5 milioni. E dopo che il disegno di legge era stato approvato dalla Camera, fu ritirato mentre si trovava innanzi al Senato, con la dichiarazione che essi intendevano presentare nuove proposte di ordinamento ferroviario, a soddisfazione della coscienza del paese e ad incremento dell'economia nazionale.

L'onorevole Luzzatti, se non erro, rimase ancora al potere un altr'anno e mezzo, ma nessuna proposta fu presentata.

LUZZATTI LUIGI, *ministro del tesoro*.
La presentai, ma...

TEDESCO. Allora, in verità, l'onorevole Luzzatti si affaticava in sapienti ricerche e ingegnosi avvedimenti per la costituzione di un fondo di sgravio, incaricato, come egli diceva, di preparare a breve evoluzione i mezzi idonei a fronteggiare le perdite di una grande riforma finanziaria, economica e sociale. La grande riforma non venne, le ferrovie che da una legge del gennaio 1897 avevano ricevuti mezzi limitati per un solo biennio, continuarono a soffrire.

Nel 1898 l'onorevole Lacava presentò un disegno di legge molto importante che provvide generosamente per l'acquisto di materiale rotabile, ma insufficientemente per nuovi lavori. Allora lo stesso onorevole Lacava diceva che egli aveva richiesto 35 milioni per lavori, ma che il ministro del tesoro aveva voluto ridurre la domanda a 28 milioni. Aggiungeva pure che il fabbisogno, oltre a presentarsi alla Camera già ridotto di 7 milioni, corrispondeva alla stima dei bisogni fatta due anni prima. Poichè l'aumento di traffico continuava rigoglioso, fin d'allora l'onorevole Lacava riconosceva una deficienza, che innanzi al Senato, il 20

febbraio 1900, indicava nella cifra approssimativa di almeno 20 milioni. Ma egli rimase ancora per poco tempo al Ministero dei lavori pubblici e non potè domandarli; nè quei fondi furono chiesti, nel successivo triennio, dai ministri onorevoli Branca, Giusso e Balenzano, benchè i bisogni aumentassero a vista d'occhio pel crescente sviluppo del traffico.

Anche l'onorevole Sonnino, il 18 dicembre 1899, riconosceva che fino alla scadenza delle convenzioni mancavano una trentina di milioni. Riconosceva questa condizione di cose: (leggo le sue parole) « stazioni mal provvedute, piani caricatori mancanti, binari scarsi, rotaie troppo deboli di fronte ai pesi che devono sostenere, insufficienza di traversine a sostegno delle linee, eccetera ». Questo *eccetera* non è mio.

Però pochi giorni prima la Camera aveva discusso il disegno di legge Lacava, al quale ho accennato, e l'onorevole Sonnino, che pur riconosceva tante deficienze, si era guardato bene dal partecipare alla discussione. In quell'epoca credo che l'onorevole Sonnino fosse, se non il *leader* della maggioranza, il parlamentare più in vista di fronte al Ministero che governava.

Ripeto, l'onorevole Lacava aveva riconosciuto insufficienza di fondi, l'onorevole Sonnino ammetteva i bisogni e non fiatava per l'aumento dei mezzi.

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non ero al Governo!

TEDESCO. Non era al Governo, ma ella faceva la pioggia e il bel tempo. (*Si ride*).

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non è vero! Appoggiamo il Governo francamente e lealmente.

TEDESCO. In questa condizione di cose, e benchè il traffico crescesse continuamente e per conseguenza crescessero i bisogni, la Commissione del bilancio non esitava a raccomandare, qualche anno dopo, all'Ispettorato delle ferrovie di limitare gli impegni da prendere sulle Casse patrimoniali. Anzi si felicitava che l'Amministrazione, di fronte ad una entrata delle Casse, che prevedeva di sedici milioni per l'esercizio 1902-903, si fosse impegnata di spenderne soltanto sei. Ma l'Amministrazione preferì di venir meno alla sua promessa, e spese i sedici milioni non ostante gli inviti categorici della Commissione del bilancio (relatore, se non erro, l'onorevole De Nava).

Difatti la Commissione del bilancio così si esprimeva: « In queste condizioni incombe all'Ispettorato delle strade ferrate il dovere di limitare la sua approvazione e la sua autorizzazione ai soli lavori di necessità e di urgenza indiscutibili, al fine di evitare che si accresca oltre misura il disavanzo, visto che non è prevedibile che il Governo voglia chiedere ancora nuovi fondi per soccorrere le Casse patrimoniali ».

E poi aggiungeva: « La maggiore parsimonia nelle spese a carico delle Casse è imposta altresì da due gravi considerazioni: la prima è che non conviene allo Stato ingolfarsi in approvazione di opere, la liquidazione delle quali con le Società esercenti dovrebbe farsi lungo tempo dopo il giugno del 1905, con gravi intralci di contabilità e strascichi di pendenze. La seconda è che conviene allo Stato rendere meno pesante che sia possibile il fardello dei debiti e degli oneri che risulteranno a suo carico nel 1905 ».

Ebbene, malgrado questi inviti e queste dichiarazioni, e nonostante la deferenza che dovevano ispirarmi i voti dell'autorevole Giunta del bilancio, io, nel novembre 1903, dopo pochi giorni dacchè avevo assunto la direzione del Ministero dei lavori pubblici, mi affrettai ad autorizzare quattro milioni di lavori in vista della futura esposizione di Milano.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Malissimo. Bisognava domandare i fondi.

TEDESCO. Ella, come dicono le sue parole che ho letto, sconsigliava il Governo anche dal chiedere nuovi fondi per sovvenire le Casse.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. I fondi sì: legga la mia relazione.

PRESIDENTE. Onorevole De Nava...

TEDESCO. L'ho già letta alla Camera. E poi l'urgenza dei lavori non tollerava indugi.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Senza legge non si può spendere un soldo.

TEDESCO. Le convenzioni prevedevano l'ipotesi che alla scadenza le Casse patrimoniali lasciassero dei debiti. Comunque, al tempo della legge Lacava del 1900, si prevedeva di spendere 80 milioni, e ne furono spesi 115 fino al 30 giugno 1905, senza contare il deficit di 45 milioni lasciato dalla gestione delle Società. Il ministro dei

lavori pubblici, accusato di non avere nulla preparato, piuttosto che lasciare insoddisfatti alcuni bisogni urgenti, non ebbe ritugno di andare oltre la disponibilità dei fondi e contribuire all'eccedenza degli impegni.

LACAVA. Se avessero eseguito la legge del 1900...

TEDESCO. La Giunta del bilancio non volle che si eseguisse con larghezza di criteri la provvida legge Lacava, alla quale cooperò l'onorevole Rubini come presidente della Giunta del bilancio, l'onorevole Danielli come relatore, e cooperai modestamente anch'io come ispettore generale. L'onorevole Rubini ricorderà tutte le premure che io faceva fin d'allora perchè si provvedessero i mezzi occorrenti per le ferrovie... le ricorda?

RUBINI. D'accordo con la Giunta.

TEDESCO. Ebbene l'onorevole Rubini, che ha così buona memoria, ricorderà che quella legge era fatta per un centinaio di milioni da spendere per acquisto di materiale... (*Interruzione del deputato Rubini*).

Si onorevole Rubini, raggiungendo il massimo, si poteva andare molto al di là, ma la spesa che nei primi tempi era prevista non solo dal Governo ma anche dalle società, si aggirava intorno ai 100 milioni. Io ricordo che l'onorevole Prinetti raccomandava al Governo di andare adagio a spendere la somma che egli faceva oscillare fra gli 80 e i 100 milioni.

Anche l'onorevole Vacchelli in Senato parlava di 100 milioni.

RUBINI. Per quello che riguardava il fabbisogno relativo al passato.

TEDESCO. Dunque l'onorevole Prinetti raccomandava di andare adagio; aggiungo che la Commissione di finanze velatamente e la Giunta generale del bilancio molto apertamente facevano eguali esortazioni. Ed io nel dire questo non intendo muovere censure, ma semplicemente constatare i fatti, perchè si possa stabilire la responsabilità di ognuno. *Unicuique suum*. (*Interruzioni — Commenti*).

La nostra Giunta del bilancio è stata sempre rigida nell'interesse della finanza, ma in questo caso, me lo consenta, non può sfuggire alla parte di responsabilità che ha assunto di fronte al servizio ferroviario. La Giunta del bilancio nel 1902-903 (mi dispiace di dover citare un'altra volta l'onorevole De Nava)...

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Oh! Anzi! Se vuole, parlo anche!

TEDESCO... la Giunta raccomandò, sono parole dell'onorevole De Nava, « maggior rigore nel permesso dei noleggi ». Ma l'amministrazione, che aveva la responsabilità del servizio, continuò ad ordinarli e fece molto bene.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. E pagare il venti per cento.

TEDESCO. Come provvedere, se ella, onorevole De Nava, non voleva neppure far acquistare il materiale?

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ma chi l'ha detto?

TEDESCO. Glie lo dimostrerò con le sue parole.

La Giunta del bilancio nel 1904, relatore sempre l'onorevole De Nava, scriveva: « La Giunta generale deve rivolgere al Governo invito formale e preciso di non consentire più oltre noleggi di materiale, perchè il numero attuale dei carri e quello che prossimamente con le costruzioni in corso andrà ad accrescere la dotazione, è tale da rispondere alle esigenze del traffico della nostra rete ».

Cosicchè ella, onorevole De Nava, riteneva che tutto fosse a posto. (*Interruzioni dell'onorevole De Nava*).

Ella aggiungeva nella sua relazione: La Giunta afferma che « allo stato in cui si è giunti, e dopo i larghi acquisti fatti, non sia il caso di abbondare in nuove autorizzazioni, ma convenga invece limitare la spesa anche allo scopo di non aumentare gli oneri che graveranno sullo Stato al 30 giugno 1905 ».

Ella, onorevole De Nava, si preoccupava per il bilancio, ma non pensava ai guai del servizio!

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ma non per la deficienza dei carri!

TEDESCO. L'onorevole Ferraris Maggiorino più vibratamente nella *Nuova Antologia*, ma oggi più amicamente, (*Oh! oh!*) ha detto che il Governo sospese l'esecuzione della legge Lacava per quanto riguarda lo acquisto del materiale rotabile. (*Interruzioni*). Ebbene, per quanto mi riguarda, io so di essere immuné da questa responsabilità. L'onorevole Ferraris Maggiorino ha ricordato oggi che secondo la legge Lacava gli acquisti di materiale rotabile si facevano per biennio in ragione del doppio dell'aumento dei prodotti nel biennio precedente. Ora avvenne che in qualche biennio non si giunse a spendere la somma massima con-

sentita dalla legge. L'onorevole Ferraris avrebbe ragione se si ammettesse che si potevano usare i residui, ma dovrà rinunciare all'appunto da lui fatto, quando avrà appreso che la Giunta del bilancio vietò al Governo di adoperare i residui.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Perchè così era la legge.

TEDESCO. Finora ho dimostrato che la Giunta del bilancio frenava l'amministrazione...

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Nei limiti della legge.

TEDESCO. ...negli impegni per lavori e per noleggi di carri; adesso dimostrerò che la Giunta del bilancio impediva all'amministrazione di adoperare i residui per acquisto di materiale rotabile. (*Interruzione dell'onorevole De Nava*).

Vede, onorevole De Nava, ella abitualmente è calma; oggi si riscalda molto, dunque sente di aver torto. (*ilarità*).

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Niente affatto. Lei però non cita bene le mie relazioni.

TEDESCO. Quelle che ho letto finora sono parole testuali. Dunque ella diceva nella relazione sul bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1902-903:

« Noi abbiamo osservato come da un accurato esame dei risultati dei prodotti lordi del biennio 1900-901 e 1901-902, posti a raffronto con quelli del biennio precedente si desuma come la spesa, secondo i limiti prefissi dall'articolo 9, *si parla della legge Lacava*, non possa superare nel prossimo biennio la cifra massima di lire 37,273,734, e quindi non si possa impegnare la somma di 50 milioni. Nè pare alla Giunta che possano alla suddetta cifra di 37 milioni *cumularsi le somme che avrebbero potuto nei bienni precedenti essere autorizzate, e non lo furono*, poichè la legge prescrive che i programmi e le autorizzazioni debbano farsi biennio per biennio. D'altra parte *le cifre di cui si tratta rappresentano il limite massimo, e nulla impone di raggiungerlo*, specialmente quando si rifletta che eccessive ordinazioni di materiale in un breve periodo di tempo non sono utili nemmeno per l'industria, e che meglio convenga ripartirle in più largo spazio di anni ».

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Mi pare di aver fatto il mio dovere.

TEDESCO. Io non discuto ma ricordo soltanto quello che ha fatto lei; io volevo dimostrare e credo di aver dimostrato che

se l'Amministrazione non ha potuto ordinare altro materiale, ciò è dipeso dal fatto che la Giunta del bilancio, anche prima del mio periodo ministeriale di 17 mesi, infrenò le spese, preoccupandosi della finanza e non delle ferrovie, e impedì l'uso dei residui per l'acquisto di nuovo materiale.

Del resto, come ho già detto, si calcolava di spendere 100 milioni in base alla legge Lacava per acquisto di materiale; sa la Camera quanto invece fu speso fino al 30 giugno 1905? Furono spesi 157 milioni, non ostante i freni della Giunta del bilancio.

È stata poi fatta un'altra osservazione, che cioè le società ferroviarie non curavano la manutenzione del materiale.

Ora io posso altamente affermare che da ispettore generale e da ministro non mancai di fare il mio dovere. Ricordo che, per la prima ed unica volta in venti anni di convenzioni, io intimai una formale ingiunzione ad una società perchè non curava con mezzi sufficienti la manutenzione del materiale, e feci anche elevare un verbale di contravvenzione; quindi questa osservazione non mi tocca.

Inoltre stabilii la percentuale massima dei rotabili che potevano essere messi fuori traffico per riparazioni, perchè accadeva molte volte che qualche società, trascurando o ritardando la manutenzione del materiale, faceva salire questa percentuale ad una cifra altissima.

E la Camera non avrà dimenticato che nello stesso giorno in cui io presentava il disegno di legge per l'esercizio di Stato, le sottoponevo anche un altro disegno di legge per provvedimenti d'urgenza riguardanti il materiale rotabile necessario per l'esercizio di Stato delle ferrovie.

Allora io domandava alla Camera non solo un primo fondo di 40 milioni per nuovo materiale, ma anche la facoltà di potere anticipare la riconsegna del materiale, da parte delle Società, riconsegna che a' termini delle convenzioni doveva farsi dopo il 30 giugno 1905. L'anticipazione aveva precisamente lo scopo di fare in tempo le riparazioni, prima cioè che incominciasse l'esercizio di Stato.

A questo scopo appunto io aveva preso degli accordi con gli stabilimenti nazionali e con la società Mediterranea.

Benchè amorevolmente sorvegliato dal ministro del tesoro (*Si ride*), in 17 mesi io giunsi a prendere impegni per lavori pubblici fino alla cospicua somma di 152 milioni, cioè 36 milioni in più degli impegni presi nel perio-

do corrispondente dal mio predecessore senatore Balenzano. Se io dunque aveva tanta impazienza di prendere impegni per lavori pubblici, perchè avrei dovuto avere questa specie di idiosincrasia contro le strade ferrate, e astenermi dall'ordinare lavori e provviste di materiali per le ferrovie?

A questo proposito mi conceda la Camera di citare altri dati.

Per le reti Mediteranea, Adriatica e Sicula nel settennio finanziario 1891-92 1897-1898 furono spesi 49 milioni per lavori e 46 milioni per materiale rotabile; nel settennio successivo 1898-99 1904-905, settennio che mi appartiene per due anni e mezzo come ispettore generale e per diciassette mesi come ministro, furono spesi 119 milioni per lavori (cioè 70 milioni in più del settennio precedente) e 225 milioni per materiale rotabile. (*Interruzioni dell'onorevole De Nava*). Onorevole De Nava, ormai ella ha un'altra funzione diversa da quella d'interrompere; ella deve coordinare l'azione dei sottosegretari; adesso ella è incompetente per ragione del nuovo ufficio. (*Ilarità*).

DE NAVA, sottosegretario di Stato per l'interno. Ma non mi faccia delle romanzine; ella non cita a proposito le mie relazioni.

PRESIDENTE. Non facciamo conversazioni!

TEDESCO. I dati che vengo citando non hanno nulla che vedere con le sue relazioni. Dicevo dunque che nel settennio 1898-99 1904-905, che in gran parte mi riguarda, furono spesi 225 milioni per materiale rotabile, cioè 179 milioni in più del settennio precedente.

Ora dirò poche parole per il disegno di legge che ci sta dinanzi. L'onorevole Sonnino, il quale evidentemente il 1° febbraio scorso non si ricordava del ministro del tesoro del 1894-96, che in due anni non era riuscito, come egli disse, a risolvere l'urgente e importante problema finanziario delle Casse patrimoniali...

SONNINO SIDNEY, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Portai a 70 milioni gli stanziamenti.

TEDESCO. ... l'onorevole Sonnino fu un giudice molto severo dell'opera altrui. Se egli quel giorno non fosse stato colto da amnesia, io credo che avrebbe piegato l'animo a più mite giudizio.

SONNINO SIDNEY, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Portai a 70 milioni gli stanziamenti per le ferrovie, per arretrati non portati fino allora in bilancio.

TEDESCO. Io mi occupo oggi delle Casse

patrimoniali, che ella, onorevole Sonnino, non riempì.

SONNINO SIDNEY, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Molto più di quello che non avrebbe fatto qualunque altro.

TEDESCO. Nel fare la lista delle mancanze di sincerità del Gabinetto Fortis, l'onorevole Sonnino così diceva il 1° febbraio: « Mancanza di sincerità vi è nella cuccagna delle promesse per nuove linee e nuovi lavori bandite ai quattro venti dal ministro Tedesco, e che fanno a cozzi con i severi propositi enunciati dall'onorevole Carcano nell'esposizione finanziaria del dicembre scorso ».

Orbene, l'onorevole Sonnino, preparato da lunga mano, avrà dovuto pensare, così parlando, a un programma ben diverso da quello che ci comunicò l'8 marzo. Perchè le mie promesse, a confronto di quelle che ella, onorevole Sonnino, ha fatto come presidente del Consiglio, sono un nonnulla. Innanzi tutto le debbo dire questo: che ella ha giurato nel suo Vangelo, nel giornale del suo cuore (*Ilarità — Interruzioni*): perchè, se ella invece di credere al suo giornale avesse creduto ai telegrammi *Stefani*, si sarebbe guardato dal dire che io avevo promesse nuove linee.

Io qui dentro ho dei testimoni i quali possono attestare che in tutto il mio giro, a Firenze, a Bologna, a Genova, a Torino, a Milano, a Livorno, a Pisa, dappertutto, io non feci promesse di nuove linee. Per la direttissima Bologna-Firenze e per la direttissima Genova-Milano dichiarai pubblicamente e recisamente che bisognava aspettare. Invece ella, onorevole Sonnino, che davvero ha bandito la cuccagna, ha messo queste due linee nel suo programma.

Gli impegni da me presi, che non erano cuccagna, onorevole Sonnino, perchè ella dal suo posto di deputato, con la sua autorità, non avrebbe dovuto accreditare accuse infondate...

SONNINO SIDNEY, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Perchè non ha risposto dal posto di ministro?

TEDESCO. ... i miei impegni e le mie promesse furono contenuti nei limiti del programma ferroviario preparato dalla direzione delle ferrovie di Stato; programma ferroviario che il Ministero Sonnino ha innanzi tempo ampliato.

Quel programma prevedeva la spesa di un miliardo e il Ministero Sonnino l'ha portata ad un miliardo e 350 milioni. Come

vede, onorevole Sonnino, le sue accuse di quel giorno non mi tangono.

E del resto come si può parlare di mancanza di sincerità, se l'onorevole Fortis nel discorso di Napoli aveva detto che intendeva dare, come egli si esprimeva, « larghe dotazioni ai pubblici servizi », e se l'onorevole Carcano, ministro del tesoro, aveva dichiarato di accettare il programma della Direzione delle ferrovie dello Stato ?

Se debbo giudicare dall'esperienza, non esito a dire che le cifre di questo piano ferroviario muteranno ogni volta che si ritoccano. Ed io in ciò non posso seguire interamente il mio amico onorevole Maggiorino Ferraris, il quale, me lo perdoni, si trova quasi sempre in credito di qualche cosa verso il progresso, (*Ilarità*) poichè egli domanda innanzi tempo troppe riforme e troppe migliorie. Egli diceva, per esempio, non ricordo in quale circostanza: io domando dall'85 le terze classi nei diretti, ed ancora non le abbiamo in tutti. È verissimo, e il mio amico ha ragione d'insistere, ma il problema non è così semplice come apparisce a prima vista.

Io non vedo l'utilità di annunziare fin d'ora un programma ferroviario troppo ampio, che ha bisogno di almeno un decennio per potersi svolgere; non vi è bisogno di spaventare senza ragione il credito, cosa di cui pare non si preoccupi più l'onorevole Luzzatti. L'altro giorno l'onorevole Bertolini dava del figliuol prodigo ad un ministro, ma io credo che più esattamente lo poteva dire a l'onorevole Luzzatti, perchè io non lo riconosco più. (*Si ride*). Quando ricordo le fraterne liti che dovetti sostenere con lui, io penso che se non un convertito l'onorevole Luzzatti sia un travestito. (*Ilarità*). Su questi preventivi, come dico, non c'è da poter fare degli assegnamenti sicuri perchè son cose che cambiano a brevi intervalli. Le stesse Società ferroviarie, ad esempio, ne le proposte di convenzioni fatte a cominciare dal 1902, calcolavano, per colmare il fabbisogno arretrato, un fondo di 335 milioni. Erano, su per giù, onorevole Rubini, i nostri 327 milioni.

Evidentemente le amministrazioni delle società ferroviarie avevano raccolti da lunga mano questi dati, che erano l'espressione della esperienza di diciotto anni. L'amministrazione dello Stato ha fatto anch'essa il suo fabbisogno arretrato, e questo è di 500 milioni per lavori e 100 milioni per materiale. Quindi siamo di qualche centinaio di milioni al di là del programma fissato

dalle Società, che pure dovevano conoscere quali erano i bisogni. Le Società calcolavano di spendere 40 milioni l'anno, su per giù. Io non so oggi se l'amministrazione di Stato abbia la capacità tecnica di potere spendere tutte le somme che le si assegnano. Ricordo solo questo: al direttore generale delle ferrovie, in quel poco tempo che fui la seconda volta al Ministero dei lavori pubblici, dissi di cogliere la palla al balzo, perchè il ministro del tesoro, cosa insolita, aveva aperto i cordoni della borsa, onde egli poteva attingervi a piene mani, ed il direttore generale mi rispose esprimendo il dubbio di non potere spendere neppure quello che gli era stato assegnato. Il personale idoneo per i progetti e i lavori ereditato dalle società non corrisponde per numero alle esigenze straordinarie della rete dello Stato; il direttore generale faceva il conto che per ogni direzione compartimentale occorrono in media cento impiegati, quindi per otto direzioni ne abbisognano ottocento per studio di progetti, per direzione, sorveglianza di lavori ecc. Invece le direzioni non ne hanno che duecentocinquanta.

L'onorevole Maggiorino Ferraris dice che vi sono tanti disoccupati pronti a lavorare; ma ritenga l'onorevole Ferraris che anche giovani bravissimi muniti di titoli, di studi, e di buona volontà non sanno e non possono da un giorno all'altro lavorare per tali opere. Oramai il reclutamento del personale tecnico non è così facile come una volta. Recentemente ad un concorso per quaranta posti di ingegneri allievi del Genio civile, non si presentarono che sessanta candidati. Ciò dimostra, e lo rilevo con compiacenza, che le attività umane si rivolgono, più che in passato, ai diversi rami dell'economia nazionale.

L'amministrazione delle ferrovie dello Stato in otto mesi, secondo le notizie che ho letto stamani in un giornale tecnico, non ha potuto prendere che 17 milioni d'impegni per nuovi lavori, quantunque abbia ereditato molti progetti delle Società che non si erano eseguiti per deficienza di fondi.

Bisogna andare adagio nel ritenere che si possano spendere prontamente centinaia di milioni. Per ciò che riguarda il materiale rotabile l'impresa è meno ardua, tanto più che con la proposta da me fatta alla Camera, e accolta dal mio onorevole successore, si potranno fare anche delle gare internazionali, come del resto io già ne diedi l'esempio nello scorso gennaio per la provvista di 94 locomotive.

Queste parole, onorevoli colleghi, io sentivo il dovere e il bisogno di dire per scagionarmi da accuse che mi furono lanciate in un momento in cui all'accusa facilmente si correva, in un un momento in cui senza risalire alle vere cause tornava comodo asserire che per la pretesa inerzia di un solo ministro l'esercizio di Stato si era inaugurato con insufficiente preparazione, mentre tutti, meno l'onorevole Maggiorino Ferraris, che fece un appunto preciso, al quale ho risposto, si guardavano dal dimostrare questa impreparazione. Io credo di aver dimostrato che la responsabilità non fu certamente del penultimo ministro dei lavori pubblici anteriore al nuovo regime di Stato: egli non poteva in 17 mesi colmare i vuoti di un lunghissimo periodo.

La responsabilità fu di molti ministri, e, se mi si permette, anche un poco del Parlamento. Fin dal 1872 per le ferrovie Romane e dal 1875 per le Meridionali si rallentarono le provviste di materiale mobile, e durante il novennio dal 1876 al 1885 della gestione dell'Alta-Italia quando si raffazzonava alla meglio il bilancio, ma non si pensava a provvedere del necessario le ferrovie. Il regime delle convenzioni s'inaugurava con mezzi insufficienti, l'onorevole Luzzatti, nel 1891, prometteva disegni di legge ma non li presentava, e nel 1896 li ritirava; l'onorevole Sonnino in due anni non riusciva a risolvere il problema finanziario delle Casse patrimoniali...

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Dieci anni prima.

TEDESCO. ...le Commissioni parlamentari esitavano a concedere i fondi necessari o mettevano dei freni, e tutti i Ministri e il Parlamento vollero riservarsi di provvedere, dopo il termine delle convenzioni al riordinamento delle linee e alla normale dotazione del materiale rotabile.

Dopo questo discorso, poichè io ho sempre tenuto a promuovere i lavori pubblici come meglio si poteva, la Camera intenderà che io voto di gran cuore questo disegno di legge, perchè mi pare che esso non sia che il disegno presentato dall'onorevole Ferraris, mio predecessore, d'accordo coll'onorevole Carcano. Io voterò anche l'articolo 5 del disegno di legge della Commissione, senza farmi però grande illusione su questi piani regolatori, soggetti a continue variazioni ed aggiunte, come i piani regolatori della città. Ricordo che la legge del quadriennio del Lacava, in due anni andò soggetta a 22 modificazioni: ed alla mia legge del qua-

driennio in meno di due anni furono già portate delle modificazioni, ed altre ne seguiranno.

Io voterò dunque, ben volentieri, anche l'articolo 5 che stabilisce l'obbligo di presentare al Parlamento un programma completo. Vorrei però pregare il Governo di riflettere bene nel preparare questo programma, e vorrei raccomandare che non si pigli occasione dalla legittima impazienza del Parlamento e delle popolazioni di riordinare il servizio ferroviario per affrettare soluzioni che debbono essere ben ponderate.

Prima di autorizzare le direttissime alle quali ho accennato, non si mediterà mai abbastanza; specialmente per la Milano-Genova c'è molto da riflettere, anche perchè non conosciamo le conclusioni definitive della Commissione Adamoli, incaricata di proporre i provvedimenti necessari per risolvere il problema delle vie di accesso al porto di Genova. Quindi io prego il Governo di considerare molto freddamente questo problema delle direttissime e di maturarlo, tantopiù che lo stesso Ministero lo pone in un secondo tempo. Ora preme di fissare il programma per migliorare le condizioni delle linee esistenti. Quanto a nuove linee c'è tempo di pensare.

E concludo, onorevoli colleghi, con un caldo augurio, con l'augurio che il programma dell'ordinamento di un pubblico servizio sia posto, come in tempo recente non fu, ma come deve essere, al di sopra e al di fuori di ogni competizione di parte. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Paniè.

DANEO, *relatore*. Debbo far noto che l'onorevole Paniè non è presente e non potrebbe parlare che domani; quindi domanderei che la seduta fosse rimandata, attesa anche l'ora tarda.

Non solo per questo faccio questa proposta; ma anche perchè dopo di lui debbono parlare altri e l'indole della discussione è tale che non è possibile esaurirla quest'oggi.

In queste condizioni pregherei l'onorevole Presidente di rimettere la seduta a domani.

PRESIDENTE. La Camera consente nella domanda dell'onorevole relatore Daneo?

Voci. Sì, sì.

PRESIDENTE. Il Governo consente?

CARMINE, *ministro per i lavori pubblici*. Consente.

PRESIDENTE. Allora il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Risultamento di votazioni.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

(*I segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento delle votazioni segrete sui seguenti disegni di legge.

Rendiconto generale consuntivo dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1901-902.

Presenti	245
Votanti	245
Maggioranza	123
Voti favorevoli	193
Voti contrari	52

(*La Camera approva*).

Rendiconto generale consuntivo dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1902-903.

Presenti	245
Votanti	245
Maggioranza	123
Voti favorevoli	198
Voti contrari	47

(*La Camera approva*).

Presero parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Albasini — Alessio — Aprile — Arnaboldi — Arigò — Aroldi — Artom — Astengo — Auteri-Berretta.

Badaloni — Barnabei — Barzilai — Battelli — Benaglio — Bertarelli — Bertetti — Bertolini — Bianchini — Bizzozero — Borghese — Bottacchi — Botteri — Bovi — Bracci — Brandolin — Brunialti — Buccelli.

Calissano — Callaini — Camera — Canevari — Cao-Pinna — Capaldo — Capece-Minutolo — Cappelli — Capruzzi — Caputi — Carcano — Carmine — Cascino — Castiglioni — Cavagnari — Celli — Centurini — Cerulli — Cesaroni — Chiappero — Chiapusso — Chiesa — Chimienti — Chimirri — Ciappi — Ciccarone — Cimorelli — Cirmeni — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Coffari — Conte — Cornaggia —

Cornalba — Cortese — Cottafavi — Credaro — Curioni.

Dagosto — D'Ali — Daneo — Danieli — De Bellis — De Felice-Giuffrida — De Giorgio — Dell'Arenella — De Luca Ippolito Onorio — De Marinis — De Michetti — De Nava — De Novellis — De Viti De Marco — Di Cambiano — Di Rudinì Antonio — Di Saluzzo — Di Sca'ea — Di Trabia.

Fabri — Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Fani — Faranda — Fera — Ferraris Carlo — Ferraris Maggiorino — Fil-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fortunato — Fracassi — Fulci Ludovico — Fulci Nicolò — Furnari — Fusco — Fusinato.

Galli — Gallini Carlo — Gallino Natale Gallo — Gattoni — Gattorno — Giolitti — Giovagnoli — Giovanelli — Giuliani — Giunti — Giusso — Goglio — Gorio — Graffagni — Grippo — Guarracino — Guastavino — Gucci-Boschi — Guerritore — Guicciardini.

Jatta.

Lacava — Landucci — Larizza — Leali Libertini Gesualdo — Loero — Lucca — Lucchini Luigi — Lucifero Alfonso — Lucifero Alfredo — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Majorana Angelo — Majorana Giuseppe — Malvezzi — Mango — Manna — Mantica — Maraini Clemente — Maraini Emilio — Marazzi — Marcora — Maresca — Marescalchi — Marsengo-Bastia — Masselli — Massimini — Matera — Mazziotti — Mel — Melli — Mendaia — Mira — Modestino — Montagna — Montauti — Monti-Guarnieri — Morando — Morelli-Gualtierotti — Morpurgo — Moschini.

Negri de Salvi — Niccolini.

Orlando Vittorio Emanuele — Ottavi.

Pais-Serra — Pala — Pantano — Papadopoli — Pascale — Pasqualino-Vassallo — Pastore — Pavia — Pellecchi — Pellerano — Pennati — Personè — Petroni — Pinchia — Pistoja — Podestà — Pompilj — Pozzi Domenico — Pozzi Marco — Pri-
nnetti.

Raggio — Rava — Riccio Vincenzo — Rizzone — Rocco — Roselli — Rossi Luigi — Rovasenda — Rubini — Ruffo.

Sacchi — Salandra — Santini — Santoliquido — Scaglione — Scaramella-Mannetti — Scellingo — Schanzer — Scorcianini-Coppola — Silva — Sinibaldi — Solimbergo — Solinas-Apostoli — Sonnino — Sormani — Soulier — Spada — Spa-

gnoletti — Spallanzani — Spingardi — Squitti — Staglianò — Stoppato.

Tecchio — Tedesco — Teso — Testasecca — Todeschini — Torlonia Leopoldo — Torraca — Torrigiani.

Valentino — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vallone — Vendramini — Viazzi — Vicini — Visocchi.

Weil-Weiss.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Bianchi Emilio.

Ferrarini — Fiamberti.

Mariotti — Masi.

Orsini-Baroni.

Rasponi — Rizza Evangelista.

Sono ammalati:

Bianchi Leonardo.

Calvi Giusto — Costa.

De Asarta — De Gaglia — Donati.

Fazzi Vito — Florena.

Giaccone.

Miniscalchi Erizzo — Molmenti.

Piccinelli.

Resta-Pallavicino — Rizzetti.

Sorani.

Toaldi.

Zella-Milillo.

Sui lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Come la Camera sa, domani si dovrà procedere alla nomina di diverse Commissioni, tra le quali quella di undici membri, che dovrà esaminare i disegni di legge d'indole militare. Ora secondo l'articolo 13 del nostro regolamento, ciascun deputato potrà scrivere due terzi dei nomi. Ma essendo undici i membri di questa Commissione, ne viene di conseguenza che la maggioranza ha diritto a sette membri e due terzi e la minoranza a tre e un terzo. (*Si ride*). Io credo che la frazione di numero debba essere in favore della maggioranza. (*Commenti*).

COTTAFAYI. Facciamola di dodici e ogni questione è finita.

PRESIDENTE. L'articolo 71 della legge comunale e provinciale dice che, qualora il numero di quattro quinti, contenga una frazione, l'elettore ha diritto di votare per il numero intero immediatamente superiore. Perchè il nostro regolamento non consi-

dera questo caso, dobbiamo attenerci al diritto comune. Perciò propongo che nella nomina di questa Commissione di undici membri, otto spettino alla maggioranza e tre alla minoranza. (*Conversazioni — Commenti*).

Voci. Va bene! va bene!

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

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

SONNINO SIDNEY, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Credo che la questione abbia una certa importanza, non per il caso speciale, ma come precedente. Nella giurisprudenza della Camera è stato sempre ritenuto che, dove c'è una frazione, si debba seguire, la regola generale, stabilita anche nella legge comunale e provinciale, secondo la quale le frazioni sono completate a beneficio della maggioranza. In questo senso deve dunque interpretarsi il regolamento della Camera, il quale stabilisce che si voteranno i due terzi *in quanto ciò sia possibile*. Il criterio generale è stabilito in favore delle maggioranze; tanto è vero che, quando vi sono due soli nomi da eleggere, non è ammessa la rappresentanza delle minoranze. Ma, ripeto, tutto ciò dico perchè non si costituisca un precedente, non per il caso presente, in cui, per evitare un inutile dissenso, proporrei che il numero dei commissari fosse portato a dodici.

COTTAFAYI *ed altri*. Sì, sì; dodici!

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio di aver fatto questa proposta; perchè c'è un dubbio grave che si presenta per la prima volta. Sarà bene che la Giunta del regolamento si occupi di questa questione e la risolva; intanto essa rimane impregiudicata. L'onorevole presidente del Consiglio propone che la Commissione, invece che di undici membri, sia composta di dodici.

Non essendovi osservazioni in contrario così rimane stabilito.

RICCIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

RICCIO. Desidero rivolgere una preghiera alla Camera. Nella Commissione, che dovrà riferire sul disegno di legge n. 254, mancano alcuni membri, fra cui il relatore che divenne ministro. Proporrei alla Camera che volesse dare facoltà al nostro Presidente di completare detta Commissione.

PRESIDENTE. L'onorevole Riccio pro-

pone che sia data facoltà al Presidente di completare la Commissione, che dovrà riferire sul disegno di legge n. 254.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

Interrogazioni, interpellanza e mozione.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande d'interrogazione e d'interpellanza e d'una mozione, pervenute alla Presidenza.

PAVIA, segretario, legge:

« Il sottoscritto interroga il ministro guardasigilli, se crede di assegnare una congrua somma nel bilancio del proprio Ministero perchè, a titolo almeno di beneficenza se non d'indennizzo, si sovvenzano, in casi estremi, cittadini che da procedimenti giudiziarii penali, dimostrati poi temerarii, abbiano subito gravi, irreparabili iatture.

« Aprile ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici per sapere le ragioni che determinarono il ritardo del diretto numero 90, che il 10 corrente giunse a Napoli alle 2 anzichè alle 23.55, e quali provvedimenti intenda prendere verso i responsabili specialmente per la cattiva composizione del treno, che pur era trainato da una delle migliori locomotive.

« Visocchi ».

« Il sottoscritto interroga i ministri degli esteri, finanze e agricoltura per sapere se e come intendano salvaguardare nel trattato di commercio a stipulare con la Spagna, gli interessi dei produttori siciliani di nocciuola.

« Faranda ».

I sottoscritti interrogano il ministro dell'interno per sapere se e quando intenda migliorare la condizione degli scrivani di prefettura.

« De Felice-Giuffrida, Turati, Pasqualino-Vassallo ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici, per chiedergli se sia possibile fissare una breve scadenza alla disposizione transitoria della direzione generale delle ferrovie dello Stato, in cui forza le merci, provenienti dalle linee maremmana e da quella Roma-Viterbo, anzichè alla

stazione della piccola velocità di Termini, vengono avviate a quella di Trastevere.

« Santini ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno per sapere se e quali pratiche abbia tentate la sottoprefettura di Iglesias, per far intendere alla direzione della Società Malfidano la odiosità dell'atto da essa compiuto, col licenziare un suo dipendente fattosi attore contro la stessa dinnanzi al collegio dei probiviri di quel distretto minerario.

« Cabrini ».

« Interrogo il ministro dell'industria e commercio per sapere se, dinanzi al ripetersi di violenze consumate da industriali contro quei loro dipendenti che adiscono ai collegi dei probiviri, non intenda presentare la attesa riforma della legge 15 giugno 1893.

« Cabrini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se, in ossequio ai reclami di non pochi comuni del Veneto, non creda opportuno di abolire il provvedimento, per molti rispetti vessatorio e dannoso al commercio del bestiame, in forza del quale gli animali bovini non possono, pur in tempi normali di sanità, essere nell'interno del regno spostati da un comune ad un altro senza che siano accompagnati dal certificato di origine, rilasciato dal sindaco e dal veterinario, comprovante che nel comune da cui muovono non esiste malattia contagiosa; mentre tale certificato non è richiesto per gli animali bovini attaccati a veicoli o condotti al lavoro, che possono per ciò uscire senza tale formalità dal perimetro del comune di origine.

« Mel ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro della guerra per conoscere quali ragioni lo abbiano determinato a traslocare da Bologna, sede di Corpo d'armata, il tribunale militare.

« Marescalchi ».

« La Camera afferma la necessità di una riforma del proprio regolamento nel senso di stabilire che la Giunta delle elezioni sia tenuta a riferire alla Camera sopra ciascuna elezione nel termine di tre mesi dalla proclamazione dell'eletto; e che, ove occorresse, eccezionalmente, un maggior termine,

debba ottenerne autorizzazione dalla Camera stessa, allegando i motivi della richiesta.

« Chiesa, Viazzi, De Felice-Giuffrida, Aroldi, Borghese, Pennati, Todeschini, Valeri, Cabrini, Battelli ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno. Così pure la interpellanza quando il Governo l'accetti. Quanto alla mozione si stabilirà poi il giorno in cui dovrà essere svolta.

La seduta termina alle 17.55.

Ordine del giorno della seduta di domani:

1. Interrogazioni.
2. votazione per la nomina:
 - di un segretario della Camera;
 - di nove componenti della Commissione generale del bilancio;
 - di tre componenti della Commissione permanente per l'esame dei trattati di commercio e delle tariffe doganali;
 - di dodici componenti della Commissione incaricata di riferire su sei disegni di legge militari.
3. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*
 - Provvista di fondi per spese straordinarie occorrenti all'esercizio delle ferrovie dello Stato per il biennio 1905-906 e 1906-1907 (276).
- Discussione dei disegni di legge:*
4. Concessione perpetua dell'Acquedotto De Ferrari-Galliera (216).
5. Modificazione agli articoli 3 e 4 della legge 3 luglio 1904 sulle agevolanze alle industrie che adoperano il sale e lo spirito (324).
6. Riabilitazione di condannati (192).
7. Modificazioni alla tabella A annessa alla legge 31 marzo 1904, n. 140, portante provvedimenti a favore della provincia di Basilicata (256).
8. Disposizioni relative alla navigazione del Tevere fra Roma e il mare (323).
9. Proroga delle disposizioni contenute nei capi I e II della legge 23 luglio 1896, n. 318 e di quelle della legge 16 maggio 1901, n. 176, sui provvedimenti a favore della marina mercantile (269).
10. Esenzione dalle tasse postali al sindacato obbligatorio di mutua assicurazione fra gli esercenti delle zolfare di Sicilia contro gli infortuni degli operai sul lavoro (*Urgenza*) (270).

11. Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali (171).

12. Istituzioni di sezioni di pretura e modificazioni delle circoscrizioni mandamentali (84).

13. Sull'esercizio della professione d'ingegnere, di architetto e di perito agrimensore (71).

14. Riordinamento ed affitto delle Regie Terme di Montecatini (96).

15. Sull'esercizio della professione di ragioniere (99).

16. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal Tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Ferri Enrico per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa (90).

17. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe (238).

18. Conferimento per titoli del diploma di direttore didattico nelle scuole elementari (249).

19. Approvazione della convenzione per disposizioni relative alle strade ferrate esercitate dalla Società delle strade ferrate Meridionali (225-B) (*Urgenza*).

20. Sui professori straordinari delle Regie Università ed altri Istituti superiori universitari nominati anteriormente alla legge 12 giugno 1904, n. 253 (217).

21. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Todeschini pel reato di cui all'articolo 1° delle legge di pubblica sicurezza (306).

22. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dalla Corte d'appello di Brescia il 16 giugno 1903 contro il deputato Todeschini per diffamazione a mezzo della stampa (260).

23. Modificazione dell'articolo 58 della legge 22 dicembre 1888, n. 5849 (serie 3ª), per la tutela dell'igiene e della sanità pubblica (246).

24. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istigazione a delinquere commessa per mezzo della stampa (257).

25. Impianto di fili aerei di trasporto (197).

26. Autorizzazione al pagamento delle somme liquidate a favore delle società ferroviarie Adriatica, Mediterranea e Sicula (252) (*Urgenza*).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia.

