

## CCLIX.

## TORNATA DI MARTEDÌ 4 DICEMBRE 1906

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI

## I N D I C E.

<b>Atti vari</b> . . . . .	Pag. 10355
<b>Comunicazioni della Presidenza:</b>	
Risultamento della votazione per la nomina di nove commissari per l'inchiesta sulle condizioni dei contadini nel Mezzogiorno . . . . .	10355
Dimissioni del deputato Galdieri. . . . .	10355
CAPECE-MINUTOLO. . . . .	10356
PRESIDENTE. . . . .	10356
<b>Esposizione finanziaria</b> . . . . .	10363
MAJORANA A. ( <i>ministro</i> ) . . . . .	10363
<b>Giuramento del deputato Greppi</b> . . . . .	10356
<b>Interpellanze (Discussione):</b>	
Sul servizio ferroviario:	
ARNABOLDI . . . . .	10391
BRUNIALTI. . . . .	10380
CAVAGNARI . . . . .	10384
CGITTAFAVI . . . . .	10381
GIOLITTI ( <i>presidente del Consiglio</i> ) . . . . .	10381
<b>Interrogazioni:</b>	
Agitazioni collettive nell'arma dei reali carabinieri:	
LUCIFERO ALFONSO . . . . .	10358
VALLERIS ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	10357
Naufragio del Sirio:	
ALESSIO. . . . .	10361
AUBRY ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	10359
POMPILI ( <i>sottosegretario di Stato</i> ) . . . . .	10360
SANTINI. . . . .	10362
<b>Proposte di legge (Lettura):</b>	
Aggiunta di diversi comuni all'elenco dei comuni danneggiati annesso alla legge a favore della Calabria (SCAGLIONE) . . . . .	10356
Arginature dei canali da dichiararsi opere di seconda categoria (FAELLI) . . . . .	10356
<b>Verificazione di poteri:</b>	
Collegio di Catania I (eletto CARNAZZA) . . . . .	10363
<b>Votazione segreta (Risultamento):</b>	
Bilancio dell'istruzione pubblica . . . . .	10395

## Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, l'onorevole Francica Nava, di giorni 15; per motivi di salute, gli onorevoli: Gualtieri, di giorni 8; Marcora, di 8; De Gennaro-Ferrigni, di 10; per ufficio pubblico, l'onorevole Pini, di giorni 8.

(Sono conceduti).

## Risultamento di votazioni.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto per la nomina di nove commissari per l'inchiesta sulle condizioni dei contadini del Mezzogiorno. Votanti 264. Ebbero voti gli onorevoli: Cappelli 153; Dal Verme 152; Gorio 147; Ferraris Carlo 139; Raineri 133; Pozzi 130; Giusso 86; Di Scalea 78; Nitti 64, i quali sono dichiarati eletti.

Ebbero quindi voti, gli onorevoli: Grippo 63; Fani 61; Talamo 55; voti dispersi 12; schede bianche 32; nulle 4.

## Dimissioni del deputato Galdieri.

PRESIDENTE. L'onorevole Paolo Emilio Galdieri scrive:

*Onorevolissimo signor Presidente,*

Ringrazio vivamente la S. V. e la Camera della benevolenza dimostratami nel non prendere atto delle mie dimissioni da deputato del collegio di Teano. Però, per ragioni di salute e di famiglia, debbo insistere nelle date dimissioni, pregando V. E. di farle accettare dalla Camera senz'altro indugio.

La seduta comincia alle ore 14.

PAVIA, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Colgo l'occasione per riprotestarle i sensi della mia perfetta osservanza.

Conca, 29 novembre 1906.

Paolo Emilio Galdieri.

CAPECE-MINUTOLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPECE-MINUTOLO. Nella seduta del 27 ultimo scorso pregai la Camera di non accettare le dimissioni dell'onorevole Galdieri e la Camera accolse questa mia preghiera. L'indomani ricevetti dall'onorevole Galdieri un telegramma di ringraziamento, quasi io avessi voluto proporre alla Camera di fare una dimostrazione in suo favore; mentre io feci quella proposta sperando che l'onorevole Galdieri ne avrebbe inteso lo scopo. Ma visto che l'onorevole Galdieri insiste nelle sue dimissioni, io non starò certo a pregarlo di rimanere qui.

Però la mia coscienza di galantuomo mi impone l'obbligo di dire che le ragioni, per le quali l'onorevole Galdieri dà le sue dimissioni, non sono affatto di salute, perchè egli sta benissimo. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Egli dichiara che si dimette per ragioni di salute e di famiglia.

APRILE. Ma è importante!

CAPECE-MINUTOLO. Mi lasci parlare, onorevole Presidente, e sentirà.

Nel collegio di Teano vi sono state quattordici elezioni annullate e dal 1904 ad oggi ce ne sono state tre. La prima volta fu eletto l'onorevole Lonardi, la seconda volta l'onorevole Galdieri. Quando questi due videro che era impossibile di lottare perchè i brogli e le corruzioni erano tali che mai nessuno sarebbe riuscito, hanno fatto come in quel comune dove si dava la rappresentazione dei *Due Foscari* ed un consigliere comunale propose che per fare economia si desse un Foscareo una sera ed un altro Foscareo l'altra, cioè, fecero la legislatura in due; il primo disse: a metà della legislatura io mi ritirerò e cederò il collegio all'altro. (*Senso*). È bene che questi fatti si sappiano perchè non si rinnovino in un paese dove il mandato politico deve avere un'importanza morale ben più alta, perchè noi qui siamo per compiere una missione altissima e non per far mercato del nostro mandato.

Dopo ciò, accettiamo pure le dimissioni del deputato Galdieri. (*Commenti animatissimi*).

PRESIDENTE. Onorevole Capece-Minutolo, io non intendo punto di entrare nell'esame delle considerazioni che ella ha esposto: ma la Camera deve ritenere che le

ragioni per le quali il deputato Galdieri si dimette sieno quelle di salute e di famiglia.

Voci. Le accettiamo, le accettiamo!

APRILE. E se c'è un imbroglio sotto?

MARESCA. Queste ipocrisie...

SANTINI. Ma che c'entra lei?

PRESIDENTE. Dichiaro dunque vacante il collegio di Teano.

### Letture di due proposte di legge.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle proposte di legge ammesse dagli Uffici.

PAVIA, segretario, legge:

Proposta di legge del deputato Scaglione.

#### Art. 1.

Agli elenchi dei comuni danneggiati annessi alla legge a favore della Calabria del 25 giugno 1906, n. 255, si aggiungono, per gli effetti dell'articolo 3 della stessa legge, i comuni di Benestare - Careri - S. Ilario del Jonio - Battigliolo e Antonimina.

#### Art. 2.

Le rate d'imposta e sovrimposte di cui al citato articolo 3, già pagate alla pubblicazione della presente legge, saranno regolarmente rimborsate.

Proposta di legge del deputato Faelli.

#### Articolo unico.

Agli effetti dell'articolo 5 del testo unico sulle opere idrauliche (25 luglio 1904, n. 523), sono dichiarate opere di 2ª categoria le arginature dei canali: *Naviglio, Navigabile, Fossetta di S. Polo e Limido*, sulla destra del torrente Parma.

### Giuramento.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Greppi, eletto deputato del 2º collegio di Milano, lo invito a giurare.

(*Legge la formula del giuramento*).

GREPPI. Giuro!

### Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dall'onorevole Cottafavi rivolta al ministro degli affari esteri « per ap-

prendere se intenda istituire un consolato od almeno un viceconsolato a Dortmund ovvero ad Essen nell'interesse dei numerosi italiani ivi dimoranti per ragioni d'industria e lavoro ».

Ma, non essendo presente l'onorevole Cotafavi, questa interrogazione si intende ritirata.

Viene l'interrogazione dell'onorevole Gesualdo Libertini al ministro degli affari esteri « su gli ultimi fatti avvenuti a Bengasi ».

LIBERTINI GESUALDO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

LIBERTINI GESUALDO. D'accordo col ministro degli affari esteri, ritiro la mia interrogazione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Targioni al ministro della guerra « per sapere quanto siavi di vero nelle pubblicazioni apparse sui giornali e attribuite ai reali carabinieri di alcune legioni d'Italia ».

L'onorevole Targioni non essendo presente, la sua interrogazione s'intende ritirata.

Sul medesimo argomento dell'onorevole Targioni è l'interrogazione dell'onorevole Lucifero Alfonso ai ministri della guerra e dell'interno « per sapere: 1° se sieno vere le voci di agitazioni collettive nell'arma dei reali carabinieri; 2° se sieno vere le notizie pubblicate dal *Giornale d'Italia* del 2 agosto, di dimostrazioni di carabinieri avvenute in Firenze ed in Catania; 3° in caso affermativo, come intendano provvedere perchè le giuste ragioni di malcontento sieno eliminate; 4° e quali provvedimenti abbiano presi perchè sieno esemplarmente puniti ufficiali e militi colpevoli; 5° e, in caso negativo, se non stimino doveroso smentire ufficialmente notizie che discreditano l'arma e ne insidiano la proverbiale disciplina ».

Anche l'onorevole Mel ha una interrogazione sul medesimo argomento. Però, non essendo egli presente, s'intende ritirata.

Ha facoltà di rispondere, onorevole sottosegretario di Stato per la guerra.

VALLERIS, sottosegretario di Stato per la guerra. Risponderò categoricamente alle categoriche domande dell'onorevole Lucifero:

1° Se sieno vere le voci di agitazioni collettive nell'arma dei reali carabinieri. Per questa parte mi riferisco completamente e mi associo alle parole che ha dette ieri il sottosegretario di Stato per l'interno,

vale a dire, escludo in modo assoluto che agitazioni collettive si sieno mai manifestate fra i carabinieri.

2° Se sieno vere le notizie pubblicate dal *Giornale d'Italia* del 2 agosto, di dimostrazioni di carabinieri avvenute a Firenze ed a Catania.

Per quello che riguarda i fatti di Firenze, la notizia era che 60 carabinieri avrebbero protestato rumorosamente, perchè si vietò loro di entrare in città per rifocillarsi.

Il fatto è invece il seguente: questi carabinieri, giunti improvvisamente da Roma, diretti a Verona e a Bologna, alla stazione di Firenze chiesero al vice brigadiere di servizio alla stazione di potersi recare in città per mangiare.

Fu loro fatto presente un ordine che impediva ai militari di passaggio d'entrare in città, e che per mangiare v'era alla stazione stessa un incaricato.

Chiamato l'incaricato, questi dichiarò che, non preavvisato dell'arrivo dei carabinieri, non aveva provveduto. Allora fu dato loro il permesso di recarsi in gruppo nelle vicine osterie, e ciò accadde tranquillamente e con ordine, nè vi furono in precedenza proteste di sorta.

Per quello che riguarda Catania, si è detto che 500 carabinieri s'erano riuniti in comizio, e che era occorso l'intervento di un ufficiale per ridurli alla calma. Il fatto sta invece in questi termini: che un tenente, nel fare un giro per le camerate, dove erano dislocati questi carabinieri, trovò alcuni militari, i quali leggevano e commentavano un articolo del *Giornale di Sicilia* sul malessere dei carabinieri. Li invitò a smettere, e tutto finì lì. Quindi questo comizio non ha esistito mai.

3° In caso affermativo, aggiunge l'interrogazione, come intendano provvedere, perchè le giuste ragioni di malcontento sieno eliminate. Per quello che ho detto, il caso non è affermativo, ma negativo, perchè dimostrazioni non avvennero di nessuna sorta. Ciò non toglie che effettivamente ragioni di malessere non esistessero fra i carabinieri, e già assai prima che questa questione si rendesse di pubblica ragione, erano in istudio dei provvedimenti per migliorare le sorti dell'arma benemerita. Questo studio è stato naturalmente continuato ed ormai i provvedimenti escogitati sono concretati in apposito disegno di legge, che trovasi dinanzi alla Camera da qualche giorno.

4°. E quali provvedimenti abbiano presi perchè sieno esemplarmente puniti ufficiali e militi colpevoli. Gli unici provvedimenti che sono stati necessari e che sono stati presi riguardano la punizione di un carabiniere della legione di Roma, il quale, in una riunione avvenuta una sera per salutare dei carabinieri venuti di rinforzo a Roma e che dovevano ripartire l'indomani mattina, dopo aver salutato i compagni partenti, si è azzardato di fare qualche manifestazione riguardo ai desideri espressi dal corpo dei carabinieri e che si leggevano nei giornali. Non è stato che un semplice accenno, che fu messo in tacere immediatamente per l'arrivo di un maresciallo. E questo carabiniere fu punito disciplinarmente.

Un altro carabiniere ad Alessandria fu pure punito, e così pure un maresciallo a Genova, perchè si è potuto accertare che essi avevano fornito elementi a qualche giornalista per le pubblicazioni che tutti conoscono.

Salvo queste tre punizioni, non c'è stato nessun altro incidente e tutte le inchieste che si sono fatte e tutti i rapporti che abbiamo ricevuto concordano nell'affermare che non mai accaddero agitazioni collettive di nessun genere, e solo vi è stata qualche manifestazione individuale di importanza assolutamente minima.

Per cui si può concludere, come diceva benissimo ieri il mio collega dell'interno, che l'arma dei reali carabinieri ha conservato intatto il suo spirito disciplinare e non è venuta affatto meno, come corpo, alla sua fama.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lucifero Alfonso ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**LUCIFERO ALFONSO.** La risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra mi dimostra che io feci bene ieri a non accogliere il cortese invito dell'onorevole sottosegretario per l'interno, di ritirare la mia interrogazione. Poichè la smentita a queste voci di indisciplina da parte dell'arma dei carabinieri era bene utile che venisse dall'onorevole sottosegretario per la guerra, perchè nessuno avrebbe potuto più autorevolmente di lui, qui dentro, smentirle. Quindi io prendo atto con vera soddisfazione di quanto egli ha riferito. Faccio soltanto notare all'onorevole sottosegretario di Stato che fra l'assoluto diniego, circa l'esistenza di queste agitazioni, e le poche punizioni alle quali egli ha accennato, esiste una certa

contraddizione: poichè, se nessuna agitazione vi fosse stata, non avrebbe dovuto esserci alcuna punizione, per qualcuno di quelli che questa agitazione favorivano.

Del resto, questa è così piccola cosa rispetto alla grande, che sarebbe stata la verità di queste informazioni, che io certamente non per questo non vorrei dichiararmi soddisfatto. Soltanto pregherei l'onorevole sottosegretario di Stato di pensare, che io avevo scritto nella mia interrogazione un quinta cosa, alla quale egli non ha risposto, ed era questa: che, allorquando i giornali pubblicano fatti determinati che non rispondono alla verità, e questi fatti determinati potrebbero essere interpretati come un abbandono di quella proverbiale disciplina dell'arma dei reali carabinieri, alla quale io stesso ho fatto cenno, sarebbe bene che in qualche modo il Governo cercasse di smentire specificamente il fatto determinato, senza aspettare, come questa volta, non per colpa mia ma per colpa del calendario parlamentare è avvenuto, che una notizia inesatta del 2 agosto venga ad essere smentita il 4 dicembre.

Concludendo, esprimo di nuovo la mia soddisfazione per la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato che le notizie corse non rispondano perfettamente al vero, ed io mi felicito per la presentazione del disegno di legge relativo ai carabinieri, non pel suo contenuto, poichè non l'ho ancora neppur letto, ma perchè io credo che, se il Governo avrà continuamente teso l'orecchio, non alle voci dei desideri inconsulti che sergono da ogni parte, ma a quelle dei bisogni veri, che esso ha il dovere di intendere e conoscere, anche prima che diventino concrete voci di reclamo; molti di quei movimenti, che giustamente sono ritenuti inopportuni e indisciplinati, verranno ad essere eliminati, e si provvederà senza attendere che vengano imposti, quei giusti bisogni, ai quali è dovere di tutti di provvedere. E non ho altro a dire. (*Bene!*)

**PRESIDENTE.** Così è esaurita questa interrogazione.

Segue un'interrogazione dell'onorevole Alessio ai ministri della marina e degli esteri « per conoscere quali provvedimenti abbiano presi o intendano prendere in seguito al gravissimo disastro marittimo di Palos, specie per quanto concerne la responsabilità della Società di navigazione — anche eventualmente nei riguardi della condotta del capitano — in conformità alle prescrizioni della legge sull'emigrazione e

del codice e del regolamento sulla marina mercantile ».

E un'altra dell'onorevole Santini ai ministri della marineria e degli affari esteri, « sul naufragio del piroscafo *Sirio* specie nei riguardi della legge sulla emigrazione ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina ha facoltà di parlare.

AUBRY, *sottosegretario di Stato per la marineria*. Il 5 agosto dell'anno corrente giungeva al Ministero della marina un telegramma del nostro console generale a Barcellona nel quale era detto che il piroscafo *Sirio* della Navigazione generale italiana, avendo investito nei bassifondi delle isole Hormigas, presso il Capo Palos, era naufragato; che vi erano molte perdite di uomini e che i rimorchiatori della marina spagnuola e altre navi mercantili erano accorsi al salvataggio. Il telegramma diceva inoltre di rivolgere preghiera alla Società di Navigazione generale perchè desse ordini al piroscafo *Umbria*, di prossimo arrivo a Cadice, di proseguire subito per Cartagena, dove si trovavano gran parte dei naufraghi. Il Ministero della marina impartiva subito gli avvisi necessari alla Società di Navigazione generale, la quale faceva sapere di aver provveduto dando ordini al piroscafo *Umbria* di accorrere sul posto del naufragio e perchè da Genova partisse il piroscafo *Adria* con tutto l'occorrente per prestare aiuto ai naufraghi, per i quali anzi provvedeva in modo che quelli che avessero voluto ritornare a Genova avrebbero potuto approfittare dei piroscafi *Umbria* ed *Adria* e quelli che avessero voluto procedere per l'America avrebbero potuto servirsi del piroscafo *Italia* della Veloce.

Stando le cose in questi termini, il Ministero della marina non credette opportuno di inviare sul luogo una nave da guerra; ed è evidente che questa nave, per quanto presto fosse partita, tanto più che la squadra si trovava dislocata sulla costa ligure, non avrebbe potuto raggiungere il luogo del naufragio prima di 46 ore, anche percorrendo 15 miglia all'ora.

Ciò premesso, il Ministero, il mattino successivo, telegrafava al console generale di Barcellona, ordinando di organizzare una severa inchiesta sulle cause del naufragio e di dare subito contezza e accertarsi del numero e del nome dei periti nel disastro. Di questo ordine, dato al console generale di Barcellona, fu dato avviso anche al Commissariato dell'emigrazione; ma, non con-

tento di ciò, il Ministero, il giorno dopo, il 7 agosto, ripeteva il telegramma al console generale pregandolo di dar subito contezza se l'inchiesta ordinata il giorno precedente si fosse iniziata, e di dare subito la lista dei periti nel naufragio.

A questo punto, se si fosse trattato di una nave non in servizio della emigrazione, il Ministero avrebbe dovuto telegrafare al console perchè provvedesse al rimpatrio e all'ausilio di tutti i colpiti dall'infortunio; ma, trattandosi di bastimento addetto al servizio di emigrazione, secondo il regolamento relativo, competeva al vettore, cioè alla Società di Navigazione generale, di far rimpatriare e sussidiare tutti i naufraghi. E qui finirono le disposizioni di ordine immediato che dette il ministro della marina.

Ma siccome l'articolo 112 del codice di marina mercantile impone che, in caso di sinistro marittimo, di cui si possa dedurre l'imperizia del comandante, e ci fossero degli uomini periti, si debba fare un'inchiesta nel porto d'approdo, il Ministero ordinò subito al capitano del porto di Genova di interrogare i superstiti, nel caso che fossero giunti, immediatamente. E ciò fu ordinato, si noti, il giorno 8 agosto per telegramma. Dunque, riassumendo, le prime notizie si ebbero il 5; il 6 e 7 si dettero quindi ordini al console generale di Barcellona: il giorno seguente, 8 agosto, si impartivano già ordini al capitano del porto di Genova.

Per effetto dell'articolo 112 del codice della marina mercantile, la Commissione, che in questi casi si riunisce, dev'essere presieduta dal capitano del porto dove approdano i superstiti. Essa è composta di tre membri ufficiali tecnici della capitaneria, sussidiati all'occorrenza da altri capitani marittimi locali.

Epperò il Ministero ordinò che il capitano titolare del porto di Genova presiedesse la Commissione di tre membri ufficiali tecnici con la patente di capitani di lungo corso e vi fossero aggiunti dei capitani marittimi della piazza di Genova ed il direttore dell'istituto idrografico.

A tenore del codice, quando dall'inchiesta risultasse la colpabilità di qualcuno, tutti gli atti dell'inchiesta vanno deferiti al procuratore del Re. Trattandosi però di una inchiesta puramente amministrativa, il Ministero della marina volle averne subito conoscenza; e poichè in essa, quantunque risultasse che il capitano del *Sirio* fosse colpevole, mancavano però le risultanze per conto di altri le cui responsa-

bilità avrebbero potuto restare nella penombra. Impose pertanto, che non solo gli atti di inchiesta, ma tutte le osservazioni fatte dal Ministero di marina in ordine all'inchiesta stessa fossero deferite al procuratore del Re.

Riassumendo, il Ministero aveva a questo punto adempiuto ai suoi obblighi come autorità tutrice dell'amministrazione marittima. In quanto alle responsabilità della Navigazione generale italiana, è affare che compete ormai ai tribunali ordinari. Quello che risulta al Ministero si è che la nave *Sirio* è partita da Genova in seguito alle regolari verifiche che si fanno per tutte le navi che partono in servizio d'emigrazione. Le due Commissioni, quella provvisoria e quella effettiva, non ebbero nulla a dire; nè sul conto del capitano del *Sirio* vi erano stati appunti anteriori al disastro avvenuto. Concludendo, io credo che gli onorevoli interroganti vorranno convenire che il Ministero della marina ha fatto, per la parte che lo riguarda, tutto quanto era possibile.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

**POMPILJ, sottosegretario di Stato per gli affari esteri.** Circa il lacrimevole e deplorabile naufragio del *Sirio*, la causa del quale, come ha accennato ora anche il mio collega della marina, è forse da ricercarsi nell'imprudente avventatezza di chi dirigeva la navigazione, ed i cui effetti, quanto alla gravità, sono forse da attribuire al panico folle, del resto scusabile e spiegabile, da cui furono invasi i passeggeri, (il che è dimostrato a prima vista dal disegno della posizione in cui rimase la nave per parecchi giorni, con una parte rilevante emersa), il Ministero degli affari esteri non ha da rispondere se non per il contegno dei suoi dipendenti, e per ciò che può riferirsi al Commissariato dell'emigrazione.

Così verso gli uni come verso l'altro, dopo una pronta e accurata indagine, il Ministero non ha avuto ragione di muovere rimproveri di sorta: anzi, rispetto ad alcuni, per esempio al console generale di Barcellona, che è uno dei migliori funzionari, ha sentito il dovere di fare speciali elogi.

Ma, per dimostrare la speditezza, l'energia, l'efficacia dell'azione del Ministero in quel frangente, credo più opportuno di leggere gli ordini impartiti e la loro esecuzione.

Appena avuta la notizia ufficiale, io telegrafai al regio console generale in Barcel-

lona in questi termini: « Vostra signoria avrà certamente preso tutti i provvedimenti opportuni per soccorso dei naufraghi, ad ogni modo invitolo ad usare ogni sollecitudine, largheggiando anche, ove occorra, e riferirmi particolareggiatamente in proposito. Pompilj ».

Lo stesso giorno il regio Commissariato comunicava al Ministero questa notizia, avuta dal regio agente consolare in Alicante: « Telegrammi da Palos risulta provveduto naufragi Cartagena ».

Intanto pervenivano al Ministero le liste parziali dei salvati e mano mano venivano inviate al regio Commissariato dell'emigrazione.

Il giorno 7 il Ministero riceveva da Cartagena il seguente telegramma anonimo: « Superstiti naufragio *Sirio* reclamano aiuto, provvidenza dal patrio Governo. Grande desolazione. Console italiano locale non si è veduto. Desolati aspettiamo aiuto. Tutti i superstiti ».

Telegrafai al regio console in Cartagena: « Ricevuto telegramma superstiti *Sirio* invocanti soccorso. Telegrafi immediatamente proposte sul da farsi a pro dei naufraghi, voglia intanto segnare ricevuta di questo telegramma, del quale darà notizia ai firmatari del telegramma a me diretto. Pompilj ».

E lo stesso giorno telegrafavo al console generale: « Autorizzola disporre sul fondo della emigrazione somme necessarie per soccorso naufraghi del *Sirio*. Pompilj ».

Intanto giungeva la comunicazione telegrafica del reggente al regio Consolato in Barcellona. Occorre notare che la Società di Navigazione generale italiana provveda all'invio del piroscafo *Adria*, al fine di raccogliere i superstiti che avessero voluto far ritorno a Genova e riservavasi di mandare il piroscafo *Italia* per raccogliere quelli che avessero voluto proseguire il viaggio. Il giorno 9 giungeva dal regio console generale questo telegramma:

« Tutti i superstiti del *Sirio*, mercè attivissime cure dell'agenzia consolare, sono alloggiati e nutriti. Rappresentante della Navigazione generale farà quanto occorre ».

A proposito di questo telegramma debbo osservare che, a norma della legge sulla emigrazione, il vitto e l'alloggio sono a carico della Navigazione generale, e che mentre il regio agente consolare sul principio rimase un po' incerto e titubante nella sua azione, in seguito, come risulta dal telegramma stesso, si diede la massima pre-

mura, tanto che raccolse in casa sua i naufraghi, li assistè e li soccorse.

Il giorno 11 il regio console generale telegrafava al Commissariato, e questo comunicava al Ministero:

« Provveduto necessità naufraghi, non credetti concedere sussidi, parendomi molto più opportuno farne distribuzione loro sbarco porti America o Genova; tuttavia miseria estrema, preoccupazione, abbattimento morale dolorosissimo, pregherei fosse dato un discreto sussidio a ciascuno. Prego vivamente autorizzare commissari simile concessione ».

La risposta fu: « Confermo i miei telegrammi a lei diretti nei giorni 6 e 7, osservando non essermi giunto cenno ricevuta richiesta mio telegramma del 7. Riferendomi ora al telegramma da lei oggi diretto al Commissariato dell'emigrazione, autorizzo accordare discreto sussidio a ciascun naufrago e comunicare simile concessione.

« Pompilj ».

Da tutto ciò pertanto si vede come da parte del Ministero degli affari esteri non fosse tralasciata ogni sollecitudine per lenire la sventura.

Quanto poi al Commissariato, questo aveva assicurato che il *Sirio* per le sue qualità nautiche era uno dei buoni piroscafi pel servizio di emigrazione, e ciò, come accennava poco fa il mio collega della mariniera, era risultato anche dalla visita semestrale fatta pochi giorni innanzi, il 31 luglio, nella quale erasi trovato tutto perfettamente regolare.

Ora le responsabilità, oltre che dall'inchiesta della quale ha trattato il mio collega, verranno giudicate anche dal magistrato.

Se in quel primo momento vi potè essere qualche incertezza, qualche debolezza, per esempio, per parte del regio commissario imbarcato sul *Sirio*, il quale telegrafò di trovarsi salvo ad Alicante e arrivò troppo tardi a Cartagena, per il che venne severamente punito; appresso, appena il console generale di Barcellona arrivò laggiù, tutto prese un andamento regolare e a tutto fu provveduto con la massima premura.

Il Commissariato dell'emigrazione non solo pensò ai soccorsi, ma anche a garantire l'idoneità dei piroscafi che la Società generale di navigazione inviò, sia per il soccorso dei naufraghi, sia per il proseguimento del loro viaggio.

Quelli che non vollero proseguire vennero rimpatriati a Genova, e quivi accolti con grande interessamento, da parte del Ministero dell'interno gratuitamente rinviati alle loro case; gli altri, e furono la maggior parte, proseguirono il viaggio, ricevuti al loro arrivo dai patronati dell'emigrazione e dai nostri consoli, i quali avevano avuto ordine di accordare con larghezza gli opportuni soccorsi.

Il Commissariato badò anche all'altra parte più delicata del suo compito, quella di ottenere, nei limiti del possibile, le indennità per i naufraghi superstiti e per le famiglie dei periti.

È questa, ho detto, la parte più delicata; ma il Commissariato ha provveduto perchè, così in Europa come in America, siano raccolte le deposizioni e le denunce nella forma voluta dalla legge dell'emigrazione, la quale dava il maggiore affidamento che, nonostante qualunque artificioso tentativo in contrario, non manchi la legittima riparazione, giustamente reclamata dall'opinione pubblica.

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

ALESSIO. Per l'enorme disastro del *Sirio*, nel quale perdettero la vita 272 emigranti italiani, occorrerebbe, non il modesto svolgimento di una interrogazione, ma quello ben più largo di una interpellanza. Ma come ricorrere ad una interpellanza se noi sappiamo quale sorte sia destinata alle interpellanze; se bene spesso esse vengono a svolgimento dieci o dodici mesi dopo la data dei fatti, cui si riferiscono, mentre frattanto salpano dai nostri porti ben 28 piroscafi, che si trovano nelle stesse condizioni, in cui si trovava il piroscavo *Sirio*? Il Governo, me lo consentano gli onorevoli sottosegretari di Stato, non ha toccato punto l'argomento della mia interrogazione. Io non ho chiesto loro quali telegrammi abbiano ricevuto, e quali telegrammi abbiano spedito: io ho domandato, invece, quali provvedimenti il Governo crederebbe di proporre in base ai fatti, che l'inchiesta aveva messo in luce, quali garanzie avrebbero potuto essere assicurate ai nostri emigranti. Si parla di inchieste; la migliore risposta sarebbe stata però quella di comunicare al Parlamento i fatti emersi dalla inchiesta. Del resto l'inchiesta, onorevoli colleghi, è stata fatta dalla pubblica opinione. Questo straordinario disastro ha commosso non solo le popolazioni marinare, ma anche le

popolazioni di quei territori in cui grande è l'emigrazione; perciò abbiamo assistito ad una pleiade di interrogazioni, di inchieste e di studi che hanno largamente illuminato il triste argomento. Ora, a quale risultato ha portato l'inchiesta fatta dalla pubblica opinione? Ha portato a stabilire che vi sono state delle responsabilità nautiche e delle responsabilità amministrative.

Vi sono delle responsabilità nautiche perchè è accertato che il capitano, che comandava il bastimento, procedeva nella rotta senza misurare i punti sulla carta, e solamente ad occhio, molte volte non munito di quello strumento, che si chiama traguardo, che solo poteva dare l'esatta nozione della situazione. È risultato dall'inchiesta del Comitato della Federazione della gente di mare che da molti anni i marinari non facevano sul bastimento esercitazioni di lancia. È risultato, che nel momento del disastro le stive erano chiuse, e quindi non era possibile il salvataggio mediante i salvagente. Ma non basta: il fatto principale è quello che si riferisce al modo con cui il disastro è avvenuto. La nave non urtò con la prua, ma solamente sfiorò lo scoglio: ciò produsse l'apertura di una falla di due metri, ben presto allargatasi a venti metri oltre la paratia stagna che si trovava a poppa in vicinanza dell'apparato motore. Il che provocò l'affondamento del bastimento dalla parte di poppa, mentre la prua si rialzò. È risultato infine che non solo mancava il doppio fondo, ma che le paratie che avrebbero dovuto essere sei e alla distanza l'una dall'altra di venti metri, erano appena cinque e alla distanza di metri 35.70 e di 31.50 l'una dall'altra.

PRESIDENTE. Onorevole Alessio, i cinque minuti sono passati!

ALESSIO. La responsabilità di chi è? Delle Commissioni amministrative, le quali fanno il riscontro: non tanto di quella dell'emigrazione, perchè questa non ne ha la possibilità, quanto della Commissione del registro italiano, cui la nostra legislazione ha il torto di aver delegato poteri che dovrebbero spettare alle autorità marittime. Gli articoli 77 e 78 del Codice della marina mercantile stabiliscono infatti che la classifica dei piroscafi possa essere decisa e regolata dalla Commissione del registro. Ora, questa Commissione del registro è un corpo morale d'indole privata; essa è composta tutta di armatori, tutta di rappresentanti della *Navigazione generale*, ossia di persone interessate. Si ca-

pisce che fabbrichino i bastimenti secondo i loro interessi, e non secondo il volere del legislatore. I nostri emigranti debbono essere rigorosamente tutelati: e questo dovere spetta non solo al potere legislativo, ma spetta anzitutto al potere esecutivo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Santini per dichiarare se sia soddisfatto.

SANTINI. Io al contrario dell'onorevole Alessio, non ho presentato questa interrogazione per criticare il Ministero della marineria, il quale ha compiuto quanto era ne' suoi mezzi, inviando una nave e prescrivendole di navigare con la velocità di 15 miglia all'ora, cosicchè questa nave non poteva arrivare più sollecitamente.

E neppure sono d'accordo con l'onorevole Alessio quando ha detto che bastò che il piroscafo sfiorasse leggermente gli scogli per riportare una falla ed andare a picco. Se l'onorevole Alessio fosse passato nei pressi di Capo Palos, come vi sono più volte passato io, anche insieme all'onorevole Aubry, saprebbe che qualunque più resistente chiglia di nave, col solo sfiorare quegli scogli rocciosi, madreporici, non secche, subisce tale apertura di falla da dovere assolutamente naufragare. Quindi io, che pure non posso essere considerato difensore della Società generale di Navigazione poichè sono, al pari dell'onorevole Bettolo, contrario alle sovvenzioni, non esito ad asserire che qualunque piroscafo, per fatale errore, avesse sfiorato, alla velocità di quattordici miglia come il *Sirio*, gli scogli di Capo Palos avrebbe toccato uguale dolorosissima sorte!

Non riscontro, pertanto, alcuna responsabilità per il Ministero della marineria.

Ma io ho rivolto la mia interrogazione eziandio al ministro degli affari esteri per sapere se i funzionari, da lui dipendenti, abbiano tutti ed intero compiuto il proprio dovere. Io mi associo alle lodi, prodigate al console generale di Barcellona: ma osservo che il disastro avvenne nei paraggi tra Alicante e Cartagena, dove erano dei consoli onorari stranieri, ignari della lingua italiana e che quindi non furono in grado di arrecare efficace ajuto ai poveri naufraghi. Io credo che il Ministero degli affari esteri dovrebbe una buona volta abolire questi consoli onorari stranieri.

L'onorevole Pompilj ha annunciato che il commissario dell'emigrazione ebbe un rimprovero, rimprovero, che fu, magari, meritato; ma io osservo che a non grande

distanza dal luogo del naufragio in cui andarono perdute tante nobili vite, vi era un alto funzionario: e non parlo per odio alla persona egregia, contro la quale non ho ragione di rancore, cui incombeva elementare e sacrosanto il dovere di recarsi sul posto. Vo' riferirmi all'ambasciatore nostro in Madrid.

Egli, evidentemente, aveva il dovere di percorrere qualche ora di ferrovia per recarsi a Cartagena; e ciò era il meno che potesse fare il primo rappresentante del Re d'Italia in Spagna.

Un altro rimprovero, dunque, e più grave, doveva essere inflitto all'ambasciatore, tanto più, che egli deve essere quotato al Ministero degli esteri un pezzo di prima classe, se, ad onta dei suoi triplici insuccessi, venne promosso ambasciatore a Madrid, saltando otto, dieci ministri plenipotenziari più anziani di lui. Sarà stato per dimenticanza: ma il nostro ambasciatore non si condusse a Cartagena, e non certo perchè a Madrid si abbandoni alla vita di lusso, poichè tutti coloro, che conoscono Madrid, sanno come egli conduca vita modestissima, ritiratissima, non davvero da ambasciatore. Egli doveva recarsi subito sul luogo del disastro ed assumere la direzione del salvataggio di quelle infelici vittime.

### Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. Essendo trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno, il quale reca: Verificazioni di poteri - Elezione non contestata del primo collegio di Catania. (*Eletto Carnazza*).

La Giunta delle elezioni ha verificato non essere contestabile la elezione seguente, e concorrendo nell'eletto le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valida la elezione medesima: primo collegio di Catania, eletto Carnazza.

Dò atto alla Giunta per le elezioni di questa sua comunicazione; e salvo i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciute sino a questo momento, dichiaro convalidata questa elezione.

### Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca:

Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del

Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1906-907;

Votazione di ballottaggio per la nomina: di un segretario della Camera; di un commissario nel Consiglio superiore del lavoro.

Si faccia la chiama.

PAVIA, segretario, fa la chiama.

### Esposizione finanziaria.

PRESIDENTE. Lasciamo le urne aperte e proseguiremo nell'ordine del giorno; il quale reca l'esposizione finanziaria. L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di parlare, per fare l'esposizione finanziaria.

(*Parecchi deputati conversano nell'emisiciclo*).

Invito gli onorevoli deputati a recarsi ai loro posti, ed a far silenzio. Onorevole ministro del tesoro, ha facoltà di parlare.

MAJORANA ANGELO, ministro del tesoro. (*Segni di viva attenzione*). Onorevoli colleghi. Il continuo aumento delle entrate e delle spese, le discussioni sull'uso delle economie ottenute mercè la conversione della rendita, le necessità dei pubblici servizi, le legittime aspettative di sgravi e di altri provvedimenti intesi a riformare il regime tributario, fan sì che la esatta conoscenza della nostra situazione finanziaria assuma oggi una importanza ancor maggiore del consueto. Nell'obbedire, quindi, al precetto della legge di contabilità, che vuole quest'esposizione annuale, procederò per analisi, ma con ogni semplicità, curando di fornir chiaramente la maggior quantità possibile degli elementi di fatto, necessari per la trattazione degli accennati problemi, cui tanto, e con ragione, si interessa il paese. Com'è naturale, prenderò le mosse dal bilancio 1905-906.

### Prime previsioni.

Quale venne presentato alla Camera, il bilancio 1905-906, prevedeva un avanzo complessivo di lire 20,757,810.49; il quale, anzi, avrebbe dovuto ridursi a dieci milioni circa, per nuove proposte di legge e provvedimenti di governo. Ma l'andamento dell'esercizio confermò bentosto, anche per l'anno testè finito, il triplice fenomeno che da più tempo distingue la nostra attività finanziaria: previsione assai sobria di entrate, incalzare continuo di spese, risultato

finale soddisfacente, con avanzi assai maggiori dei previsti.

Nella legge di bilancio, infatti, l'avanzo — come differenza fra entrate e spese effettive — superava già i 54 milioni; ma, detratte le deficienze per costruzioni ferroviarie e movimento di capitali, si riduceva a lire 28,389,627.02.

#### *Assestamento.*

Il disegno di assestamento, con le successive variazioni, per virtù di leggi sopravvenute, per rettificato calcolo di entrate, per maggiori assegnazioni alle spese obbligatorie e d'ordine, migliorava la situazione, fino a prevedere un avanzo di lire 69,953,132.20. Questo, dalla legge di assestamento, era più tardi fermato in lire 65,283,572.20; ma non invano la Giunta generale del bilancio notava rimanere, da un canto, fuori bilancio molte leggi induttive di spese, e dall'altro la previsione delle entrate doversi ancora correggere, in meglio.

#### *Maggiori spese.*

Un'ulteriore previsione di maggiori spese, per vero, faceva gravare sull'esercizio 1905-1906, oltre quelle segnate dall'assestamento, ben lire 78,902,357.27. Accennerò qui le principali: Provvedimenti per il terremoto di Calabria (28,391,000); per l'eruzione del Vesuvio (8,096,000); aumento della parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici (8,000,000); trasporto e soprassoldo di truppe in servizio di pubblica sicurezza (2,700,000); vincite al lotto (6,000,000); compra di tabacchi (5,000,000), provvedimenti per l'industria solifera (2,000,000); miglioramento degli insegnanti delle scuole medie (1,716,082.50); carta, macchine, attrezzi e stampe, richieste dalla conversione della rendita (1,450,000); commissioni e provvigioni per la conversione stessa (10 milioni stanziati; in fatto però la spesa fu di 9,637,153.62).

Tralascio molte altre spese minori e l'indicazione specifica delle maggiori assegnazioni in vari bilanci, fra cui molto notevoli quelle per i Ministeri delle finanze e dell'istruzione pubblica.

#### *Economie ed eccedenze d'impegni.*

Dirimpetto a queste maggiori spese previste, stanno però lire 26,909,172.44 di economie realizzate. Ma poichè si sono dovute registrare eccedenze di impegni per lire

11,689,314.84, la cifra netta delle economie ottenute è di lire 15,219,857.60.

Riappaiono così, pur troppo, in una cifra maggiore degli ultimi due esercizi, le eccedenze d'impegni, vittoriosamente combattute, ma non del tutto domate, mercè i sottili provvedimenti che da più anni si sono venuti adottando, ai quali altri ancora conviene aggiungere. In proposito gli ispettori della ragioneria generale, ai quali, volentieri secondando un voto della Giunta del bilancio, ho fatto accertare le eccedenze stesse, mi hanno presentato alcune proposte efficaci, che non mancherò di tradurre in atto. Conviene però che le singole Amministrazioni, seguendo gli impulsi e le istruzioni del Tesoro, usino la più vigorosa vigilanza preventiva, ed in ogni caso si inducano a chiedere in tempo — quando in altro modo non possano provvedere ad impreviste esigenze de' loro servizi — l'approvazione legislativa.

Alle lamentate eccedenze (senza tener conto di quelle dei Ministeri della guerra e della marina, pei quali sono puramente figurative, essendo consentito di destinare le economie di alcuni servizi ad aumento delle dotazioni di altri, entro i limiti della somma consolidata) hanno concorso i Ministeri delle finanze, di grazia e giustizia, dell'istruzione, dell'interno, dei lavori pubblici, dell'agricoltura. Maggiore è la cifra delle finanze (lire 2.535,283.61) quasi tutta dovuta, però, a restituzioni e rimborsi d'imposte dirette, in seguito agli sgravi di reddito mobiliare, per cessazione dell'esercizio privato delle ferrovie, e ad altre disposizioni in favore de' danneggiati dagli ultimi disastri. Notevole è pure la cifra dell'interno (lire 1,364,781.30) dovuta, per la maggior parte, a trasporti e soprassoldi alle truppe in servizio di pubblica sicurezza.

#### *Consuntivo.*

L'avanzo, che la legge di assestamento prevedeva in meglio che 65 milioni, si sarebbe, a causa delle molte spese nuove sovraggiunte, convertito in un disavanzo di più che 13 milioni, se, oltre alle accennate economie, non avesse abbondantemente contribuito un così confortante aumento d'entrate — di cui fornisco l'elenco all'allegato I — da averne, in definitiva, un ampio margine di avanzo effettivo.

Il conto consuntivo del 1905-906, invero (come bene può vedersi dall'allegato II) presenta, nella categoria delle entrate e spese effettive, un avanzo di lire 85,440,932.42.

Togliendo le differenze di lire 14,228,688 nella costruzione delle strade ferrate e di lire 7,690,878.37 nel movimento dei capitali, si ha un avanzo complessivo di lire 63,521,386.05.

Tenendo conto, poi, della gestione dei residui, vedesi che quelli passivi aumentarono di lire 3,168,450.23 e gli attivi di lire 2,642,151.55, con un peggioramento di lire 526,298.68.

In conclusione, pertanto, il beneficio ottenuto dal Tesoro, con l'avanzo di competenza di oltre 63 milioni e mezzo, si riduce a lire 62,995,087.37 nette.

Vicende analoghe al 1905-906, per il modo e per la misura delle previsioni e, conviene sperare, anche degli accertamenti, presenta l'esercizio in corso 1906-907.

Nell'atto della presentazione prevedevasi un avanzo di oltre 71 milioni, nella categoria entrate e spese effettive, che per deficienza nelle altre categorie di costruzione di strade ferrate e movimento di capitali, riducevasi a lire 45,388,115.44.

Rimanevano fuori conto gli effetti d'importanti disegni di legge, che in quel momento riducevano l'avanzo a 4 milioni circa. Per virtù di variazioni, successivamente proposte dal Governo o introdotte dalla Giunta del bilancio, così all'entrata come alla spesa, l'avanzo era poi fermato in lire 27,113,911.87.

Come è noto, non si giunse in tempo, nel giugno, ad approvare il bilancio, entro i termini di legge. Siamo in esercizio provvisorio: non mi è stato possibile, quindi, presentare il disegno di assestamento del bilancio, insieme con gli altri documenti finanziari, che — grazie allo zelo con cui la Ragioneria generale e le altre amministrazioni hanno secondato gli impulsi miei e della Giunta del bilancio — trovansi già, compiutamente allestiti, avanti alla Camera.

Tuttavia, tenuto conto dei nuovi accertamenti di entrata, dell'economia di 10 milioni di lire già acquisita per la conversione della rendita, di tutte le ulteriori spese (fra le quali ripetonsi, in varia misura, alcune di quelle che hanno già operato sul 1905-1906, ad esempio per la Calabria e per il Vesuvio, ed altre nuove si affacciano, come quella per il Mezzogiorno) tenuto conto di tutto, dico, e non calcolando alcun aumento di entrate, oltre quello già ottenuto nel primo quadrimestre dell'esercizio in corso (che già nelle riscossioni del novembre è cresciuto di sette milioni) penso che oggi possa prevedersi un avanzo di circa 30 milioni di lire.

### *Prime previsioni.*

Le proposte di previsione per il bilancio 1907-908, che ho avuto l'onore di presentare alla Camera e di cui nell'allegato III fornisco il riassunto, segnano un avanzo, fra entrate e spese effettive, di 81,254,554.64, una deficienza nella costruzione di strade ferrate di 10,200,000 e nel movimento di capitali di 15,391,424.14: complessivamente perciò un avanzo di lire 55,663,130.50.

Ho appena bisogno di avvertire che in questa cifra (la quale segna un miglioramento di oltre 28 milioni, rispetto a quella fissata per l'anno precedente, con la legge dell'esercizio provvisorio) non sono compresi molti ed onerosi disegni di legge, già presentati o prossimi ad essere presentati al Parlamento. Ma il miglioramento è reale e lo si deve, oltre che alla conversione della rendita, al continuo aumento delle entrate, delle quali è opportuno qui ragionare di proposito, anche per trarne norma di condotta in avvenire.

### *L'incremento delle entrate e delle spese.*

Da molti anni, omai, l'incremento delle entrate è normale nel nostro bilancio. Fin dal 1885-86 il Perazzi lo ragguagliava in una media dai 16 ai 17 milioni per anno, beninteso al lordo dalle spese di riscossione; più tardi egli stesso lo calcolava in 23 milioni. Il Grimaldi nel 1893 scendeva a 10 milioni; ed il Rubini, nell'esposizione finanziaria del 2 dicembre 1900, dopo aver ricordato che la Giunta del bilancio nell'assestamento 1897-98 l'aveva calcolato sui 14 milioni circa, aggiungeva, per suo conto « doversi pur sempre ritenere che in circostanze medie l'incremento naturale si ripeta fra i 15 e i 18 milioni per anno ».

Ma, per evidente esattezza finanziaria, l'aumento delle entrate deve esaminarsi insieme con l'altro suo termine correlativo: l'aumento delle spese. E lo stesso Rubini, per il quadriennio dal 1895-96 al 1899-900, valutava l'eccedenza dell'aumento medio delle entrate sulle spese in 5 milioni annui; il Di Broglio, per il quadriennio dal 1897-1898 al 1901-902, la portava a 7 milioni; il Luzzatti, calcolando il quinquennio dal 1897-98 al 1902-903, forniva tali elementi da portare la media annua a 4 milioni.

Mi è parso opportuno ritogliere ad esame l'importante argomento, fermandomi — per averne elementi di più sicura induzione —

sopra un decennio intero, dal 1895-96 al 1905-906, ma sempre seguendo gli stessi criteri adottati dai miei onorevoli predecessori, in siffatti calcoli, al fine di rendere fra loro meglio comparabili i bilanci, ed in ispecial modo escludendo il dazio sul grano.

Risulta dai prospetti IV e V che nell'ultimo decennio le entrate normali sono aumentate di 280 milioni, con una media di annui milioni 28: media, però, che accenna sempre a crescere; l'aumento, infatti, fu di milioni 42.6 nel 1904-905 e di 73.3 nel 1905-906.

Nello stesso decennio la spesa — calcolata nei soli suoi elementi costanti, e non in quelli, pur così copiosi, d'indole straordinaria — è cresciuta complessivamente di 215 milioni, con una media annua di 21 milioni e mezzo. Anche qui la tendenza è ad aumentare: nel primo quinquennio la spesa è maggiore di 67 milioni, con una media di 13.4 all'anno; nel secondo è di 148, con una media annua di 29.6.

Confrontando poi fra loro tutte codeste categorie di entrate e di spese, trovasi, in tutto il decennio, un'annua eccedenza media, di quelle su queste, di milioni 6.5; ma nel primo quinquennio tale eccedenza è di 7.2, nel secondo di 5.8: il che sta a significare che le spese tendono a crescere più delle entrate.

Di tale verità si ha conferma anche sotto quest'altro profilo: l'entrata, da un quinquennio all'altro, passa dall'incremento medio annuo di milioni 20.6 a quello di 35.4; la spesa, invece, passa da milioni 13.4 a 29.6. È bensì vero che sul secondo quinquennio, oltre di un maggiore sviluppo dei pubblici servizi, operano alcuni provvedimenti di sgravio, fra cui principali la perequazione fondiaria e l'abolizione del dazio sui farinacei. Ed è anche vero che i calcoli suaccennati son fatti solo per le spese e per le entrate di carattere normale o permanente, e non per quelle straordinarie (nelle quali il rapporto, fra l'aumento delle entrate e delle spese, è inverso: la qual cosa determina quegli avanzi, che da parecchio tempo siamo sempre venuti registrando); ma non per questo sparisce il fenomeno, nella sua tendenza essenziale.

E ben s'intende. Crescono le entrate, per la sempre maggiore attività del popolo italiano, per il progresso morale ed economico che si viene svolgendo nel paese. Ma crescon le spese, non foss'altro per il fatto stesso del progredir generale, che rende più penose le primitive strettezze e richiede

provviste di mezzi più idonei e copiosi. Onde la necessità di pareggiare, con mano ferma, le spese alle entrate, non solo non isminuisce, per il fatto che le entrate stesse aumentano, ma si rende sempre maggiore.

#### *Criteri nella stima delle entrate.*

Premesso ciò, mi affretto a soggiungere che, nella valutazione delle entrate future, mi sono attenuto ai criteri che in questi ultimi anni, con tanto vantaggio del bilancio, sono stati eseguiti: ossia non calcolare, per il nuovo esercizio, alcun incremento al di là di quello che sia stato accertato nell'anno precedente e nel primo quadrimestre di quello in corso: riferire, in altri termini, all'esercizio prossimo i criteri dell'assestamento e considerare il futuro come il presente. Anzi, nel calcolare le entrate di carattere sostanzialmente aleatorio, nelle quali le riscossioni presenti non forniscono garanzia di completa ripetizione, per l'avvenire, mi sono tenuto in confini ancora più prudenti, come può desumersi dall'allegato VI. Notisi, però, come già ho avvertito, che le riscossioni delle principali entrate a tutto novembre 1906 recano, di fronte a quello ottenuto nel primo quadrimestre, un ulteriore incremento di sette milioni.

#### *Tasse sugli affari.*

Le tasse sugli affari che più direttamente rispecchiano il movimento economico del paese, crescono di 8,900,000, con una complessiva previsione di 230,700,000. L'aumento è notevole, ma cauto. L'esercizio passato diede 230,189,000; il primo quadrimestre dell'esercizio in corso superò il precedente di ben 2,735,000.

Fra le varie tasse sugli affari, contribuiscono in maggior misura all'aumento il registro, per 4 milioni e mezzo, e le tasse in surrogazione del registro e bollo per 1,800,000. È, quest'ultimo, un cespite continuamente progressivo, come quello che investe molte delle più interessanti forme di moderna attività economica. Basti dire che nel 1900-901 fu accertato in lire 13,760,000 e nel 1905-906 in lire 19,344,000: le riscossioni del primo quadrimestre di quest'esercizio superano già di un milione e mezzo quelle del corrispondente periodo dell'anno scorso.

#### *Tasse di fabbricazione.*

Le tasse di fabbricazione sono aumentate di 5 milioni e mezzo, con un gettito complessivo di 140 milioni e mezzo; il red-

dito maggiore è dato dallo zucchero, che da 72,500,000 si porta a 76 milioni.

Quest'ultimo provento va considerato nel suo insieme: tassa di produzione e dazio doganale. La quantità di zucchero accertata nel 1905-906, agli effetti della tassa e del dazio, fu di quintali 1,180,000, cui corrispose un provento di lire 84,143,000. Lungo il quadrimestre da luglio a ottobre 1906, i due cespiti presentano, nell'insieme, un aumento di 2,122,000: la stima complessiva quindi potrebbe fissarsi in oltre 86 milioni.

Ma sembra miglior consiglio, nello stabilire la previsione, considerare soltanto la quantità del prodotto, accertata, agli effetti del consumo, nell'esercizio 1905-906, in quintali 1,180,000. Facendo più larga parte, come è prudente, alla fabbricazione, si calcola che quintali 1,120,000 vengano fabbricati all'interno e 60,000 importati dall'estero; onde si prevede un reddito approssimativo di 76 milioni per tassa di fabbricazione e di 5 per dazio: si ha così un reddito complessivo di 81 milioni, che resta sempre inferiore di 3 a quello del 1905-906.

Crescono anche le altre tasse, ed in special modo quella sui fiammiferi di lire 280,000 e l'altra sul gas-luce e sull'energia elettrica, a scopo di illuminazione e riscaldamento, di lire 1,500,500: da un reddito iniziale di 2 milioni, quando fu istituita nel 1895-96, essa è salita, in un decennio, ad 8,393,000 e continua a salire. Bisogna invece diminuire di un milione il provento della tassa di fabbricazione degli spiriti, che già era scemata di 2 milioni nella previsione dell'esercizio 1906-907, ed il cui andamento ancor risente gli effetti degli abbuoni accordati alla produzione del cognac ed all'esportazione.

#### *Dogane.*

La previsione delle dogane, rispetto alla legge dell'esercizio provvisorio, è portata a 261 milioni, con un aumento di 23 milioni; compreso lo zucchero, di cui ho già parlato. L'aumento maggiore è dato dai « prodotti diversi », che nel solo primo quadrimestre di quest'esercizio, rispetto al corrispondente dell'anno scorso, si sono riscossi per 9,491,000 in più. Si sarebbe anzi potuto fissarne la previsione in 134,500,000, se non fosse parso miglior consiglio, per ora, fermarla in 133.

Il caffè ha reso lire 25,437,000 nel 1905-906

e le riscossioni da luglio ad ottobre presentano già un aumento di 804,000 lire; si può quindi prevedere un provento di 26 milioni, con fondata speranza che aumenti ancora. Continua così il progresso di questo cespite: dacchè fu ridotto il dazio, in cinque anni cioè, si è raggiunto un maggior prodotto di oltre 4 milioni e mezzo.

Anche il grano contribuisce per 3,750,000 lire all'aumento delle dogane. L'esperienza dimostra che si può prevedere tranquillamente una importazione ben maggiore di 750,000 tonnellate. La media importazione annua dal 1900-901 in poi fu di tonnellate 1,011,000; sopra sei esercizi il solo 1903-904 ebbe una importazione inferiore ad 800,000 tonnellate (cioè 796,592); ma seguiva all'esercizio 1902-903, nel quale si ebbe l'importazione eccezionalmente elevata di tonnellate 1,253,315. Il consumo del grano del resto aumenta, specialmente sotto forma di paste alimentari, e rende sempre inferiore al bisogno la produzione interna: ben si può, quindi, senza tema, prevedere oggi una importazione di 800,000 tonnellate, con un provento di lire 60,000,000.

Diminuisce, invece, e sempre più, il petrolio, per l'evidente concorrenza che al suo alto prezzo fanno altri generi d'illuminazione: riduciamo di un milione e mezzo.

#### *Privative.*

Continua il progresso dei tabacchi, che accresciamo di 6 milioni, portandoli a 235 milioni: cifra tutt'altro che esagerata, ove si rifletta che il reddito totale, nello scorso esercizio, migliorando di oltre 6 milioni sul precedente, fu di 231,506,000, che a tutto il 20 novembre abbiamo nelle riscossioni un progresso di 3,267,000 lire; che in cinque anni il cespite stesso — il quale così direttamente è legato al tenor generale di vita, anche delle classi meno abbienti — è cresciuto di oltre 30 milioni; che nessuna ragione vi ha per temere che si arresti.

Aumenta il sale, ma di poco: di sole lire 500,000: non rappresenta un consumo estensibile al di là di certi confini, eccettuati gli usi industriali, che hanno trattamento di favore.

Aumenta anche il lotto; ma poichè aleatoria per eccellenza è la sua indole, pur avendo avuto nel 1905-906 lire 80,277,000, contro 73,305,000 dell'anno innanzi, ci limitiamo per ora a prevedere 72 milioni e mezzo.

*Ricchezza mobile.*

La previsione dell'imposta di ricchezza mobile è, formalmente, ridotta di 79,100,000 per effetto della conversione della rendita: è inutile aggiungere che nel bilancio del Tesoro trovasi la corrispondente diminuzione di spesa. Aumenta invece, ed effettivamente, il reddito dell'imposta da riscuotersi mediante ruoli, per 3,500,000. Notisi che a tutt'ottobre abbiamo già un aumento, nelle riscossioni, di 3,313,000 lire; ciò autorizzerebbe una previsione di 164,626,000; preferisco, invece, anche per lasciar margine ad eventuali maggiori perdite che possan sopraggiungere per l'applicazione delle leggi sul Mezzogiorno e sulla Calabria, limitarmi a 163,000,000.

*Poste, telegrafi e ferrovie.*

Tralascio altri particolari, che negli allegati possonsi ritrovare. Dico soltanto che per le poste e telegrafi, considerando come acquisiti i risultati dell'esercizio scorso, sui quali del resto operò la riduzione della tariffa postale, e quelli del primo quadrimestre del 1906-907, aumenta, rispettivamente, la previsione di 2,500,000 per le poste e di 680,000 per i telegrafi. E quanto alle ferrovie in corrispondenza con l'incremento del traffico, cresce la previsione del prodotto netto di lire 6,461,000.

*Diminuzioni di entrata.*

Non si dimentichino però, di fronte a tutti gli accennati aumenti di entrata, le diminuzioni, operanti in ispecial modo sull'imposta di ricchezza mobile (riscatto delle Meridionali), per la ritenuta straordinaria agli impiegati di prima nomina o promossi (nell'esercizio 1904-905 si ebbero lire 2,524,557), e più ancora per i provvedimenti a favore del Mezzogiorno, della Calabria e dei danneggiati dal Vesuvio, i quali tutti, per minore imposta sui terreni e sui fabbricati, importano una perdita di oltre 13 milioni.

*Maggiori spese iscritte nel bilancio 1907-908 per virtù di leggi antecedenti.*

Passando ora alle spese, è da avvertire che, quantunque il bilancio 1907-908 segni, tra spese effettive e costruzioni ferroviarie, una diminuzione di 65,400,000, questa non è che apparente: dipende, come già accen-

nai, dalla conversione; la quale, se da un lato porta alla eliminazione di uguale cifra dai bilanci dell'entrata e del tesoro, per riduzioni di ricchezza mobile, offre poi una reale economia, per il minor saggio di interesse. In realtà, invece, cresce la spesa complessiva netta per 34 milioni.

Trattasi, per la massima parte, di leggi già approvate, che hanno cominciato ad esplicitare la loro efficacia sull'esercizio 1906-1907 e taluna anche sul precedente, ma che continuano a battere sul 1907-908. Basti ricordare fra le maggiori: la legge sul Mezzogiorno (5,321,200); quella sulle Calabrie (3,074,800); l'altra per il Vesuvio (2,050,000); il riordinamento delle guardie di finanza (2,290,000); l'aumento di spesa straordinaria consolidata nel bilancio dei lavori pubblici (2,000,000); i provvedimenti per gli insegnanti secondari (presso a 6,000,000); la sistemazione dei depositi di munizioni e panifici della regia marina (1,367,000); la rete telefonica (1,117,000, per cui però si ha corrispondenza in entrata); gli organici dell'Amministrazione provinciale dell'interno e di quella di pubblica sicurezza (991,500), e via dicendo.

Teniamo, quindi, ben fermo il fatto che prima ancora di approvare la conversione della rendita, la quale all'erario assicurava, per il primo quinquennio, un beneficio di circa 20 milioni annui, erano già state approvate molte altre leggi, che sul bilancio dovevano gravare per una cifra ben maggiore. Il che vuol dire — diciamolo subito — che, per avere il margine a riforme tributarie o a nuove provviste permanenti, in prò dei servizi pubblici, non può contarsi oggi fuorchè sull'aumento normale, permanente anch'esso, delle entrate.

Fortunatamente queste, come abbiamo visto, non mancano.

*Il miglioramento dei pubblici servizi.*

Pur dovendosi volgere opera assidua e sollecita anche al graduale riordinamento del sistema tributario, le cure immediate vogliono essere rivolte, senza alcun dubbio, al miglioramento dei servizi pubblici, fra i quali è primissimo il ferroviario.

I servizi pubblici rappresentano, oramai, il più urgente bisogno d'Italia; per lo sviluppo morale ed economico del paese occorre, senza indugio di sorta, rompere la stridente contraddizione che corre fra la sua attività, da un canto, ed i mezzi ordinati dallo Stato a favorirla, dall'altro.

Abbiamo cercato di proporci il problema complesso, in ogni sua parte, curando bensì di provvedere immediatamente alle necessità più impellenti, ma preordinando fin da ora i mezzi, anche in modo soltanto iniziale, per soddisfare alle mediate e men prossime. Ed ho appena bisogno di dichiarare che, nel far ciò, abbiamo seguito, per quanto ci sia stato possibile, il principio fondamentale di provvedere a spese di carattere permanente con entrate permanenti, e con mezzi straordinari ad opere straordinarie. Abbiamo preferito del pari, ogni qualvolta abbiamo potuto, anzichè proporre aumenti alla parte ordinaria del bilancio, preparare, con maggiore correttezza costituzionale, appositi disegni di legge, dando così al Parlamento il modo di portare, sulle nostre proposte, il suo esame in maniera diretta ed esplicita, anzichè incidentale.

#### *Maggiori stanziamenti in bilancio.*

Ma, com'è naturale, abbiamo stanziato in più, nei rispettivi bilanci, le somme richieste dallo sviluppo progressivo e normale de' servizi.

Nota, per l'istruzione pubblica, 394,000 lire di maggiori assegni nella parte ordinaria del bilancio, a favore del personale e delle dotazioni delle Università ed Istituti superiori, ed altre 413,500 nella parte straordinaria, specie per restauri e ampliamenti di locali e per materiale scientifico. Seguono lire 280,000, per accrescere — sciogliendo i lunghi voti degli studiosi — le dotazioni de' musei, delle gallerie, degli scavi. Cresce di 120,000 lire la spesa del bilancio degli esteri, per impianto di nuove scuole all'estero, specialmente in Albania e Tripolitania; di 100,000 quella dell'interno, per trasporti di indigenti; di quasi 150,000 quella dell'agricoltura e commercio, per maggior contributo nelle scuole di agricoltura, stazioni e laboratori, concorsi e cattedre ambulanti, esperienze di concimazione, miglioramenti del bestiame di riproduzione. Cresce di 440,000 il bilancio delle poste, per il lavoro straordinario (sul quale presentasi inoltre apposita legge), di 200,000 per retribuzioni a procacci, di 150,000 per trasporto di corrispondenze, di 444,000 per indennità varie, richieste dal sempre maggiore sviluppo del servizio. Nè scendo ad ulteriori particolari, neanche per il Ministero delle finanze; nel quale, com'è naturale, il continuo incremento delle entrate conduce una sempre maggior quantità di

spese, ora per aumentare il provento, come per i tabacchi e per il sale, ora per accerzarlo e riscuoterlo, come per tutte le imposte propriamente dette, ora per seguirne le vicende accessorie, come per le restituzioni e i rimborsi.

#### *Nuovi disegni di legge.*

Passando ai disegni di legge, piacemi, fra i primi, far cenno della riforma dell'insegnamento industriale e commerciale, per la quale gli stanziamenti del bilancio di agricoltura sono accresciuti di 100,000 lire nell'esercizio corrente, di 200,000 nel prossimo e di 250,000 in tutti i successivi. Un altro disegno di legge, per favorire la creazione di bacini montani e i relativi rimboschimenti, prevede la spesa di sei milioni, da ripartirsi in 15 esercizi, cominciando da 200,000 nel primo — in cui, per mancanza di disegni tecnici, la erogazione non può esser maggiore — e continuando con 400,000 nei successivi. Taccio di altri minori, come quelli sui pascoli montani e sul servizio ippico, rivolti ad intensificare or questo ed or quell'altro servizio del Ministero di agricoltura, in armonia coi voti reiteratamente espressi dalla Giunta del bilancio. Quanto alla Cassa nazionale di previdenza per gli operai, un nuovo disegno di legge è stato sostituito al precedente, modificandone alcune disposizioni e distribuendo la somma di 10 milioni, come concorso dello Stato, sugli avanzi dei prossimi cinque bilanci. Oltre a vari provvedimenti a vantaggio della scuola, due leggi speciali saranno presentate, al più presto. La prima, per Roma, intende risolvere alcuni gravi problemi che, nella sua capitale, interessano tutta Italia. La seconda, per la Sardegna, provvede a distribuire, in una opportuna serie di esercizi, i mezzi necessari, perchè le leggi, già sanzionate in favore dell'isola, siano compiutamente attuate.

#### *Nuove ferrovie e tramvie.*

Per agevolare i mezzi di comunicazione, nelle contrade che ne abbiano maggior bisogno e titolo, è stata presentata la legge che porta a tre milioni complessivi, fino al 30 giugno 1909, il limite d'impegno per sussidi da concedersi alla costruzione di nuove ferrovie, ai sensi delle leggi vigenti. Ma, per garantire gl'interessi del Tesoro, sono introdotte nuove ed efficaci norme, così per la vigilanza come per la partecipazione ai prodotti. Uno speciale limite d'impegno di

due milioni e mezzo è fissato, lungo lo stesso periodo di tempo, per le ferrovie destinate a congiungere con le prossime stazioni ferroviarie i capoluoghi di circondario; a favore dei quali è anche autorizzato un particolare sussidio per tramvie, quando sembri più conveniente dare a queste la preferenza.

#### *Spese militari.*

Com'è noto, con la legge 5 maggio 1901 fu consolidato fino al 1905-906 il bilancio della guerra, in 275 milioni, dei quali non meno di 16 milioni per la parte straordinaria. Prima che finisse un tal termine, si riconobbe la necessità di aumentare lo stanziamento della parte ordinaria, per soddisfare meglio alle esigenze della forza bilanciata. A tal'uopo, con legge 2 luglio 1905, per l'ultimo anno del consolidamento, fu aumentato il bilancio ordinario di 11 milioni. Nel successivo esercizio 1906-907 non era necessaria, per conservare la maggior cifra di 11 milioni, una legge speciale: essendo già terminato il consolidamento, bastava la semplice iscrizione in bilancio. Così fu fatto; ed il relativo stanziamento, già approvato con la legge dell'esercizio provvisorio, attende il bilancio definitivo. Così continuiamo a proporre per l'esercizio 1907-908; nel quale, pertanto, la parte ordinaria del bilancio della guerra, come nei due esercizi precedenti, resta ferma in lire 270.000.000.

Quanto alla parte straordinaria, è noto del pari che, finito il sessennio dei sedici milioni, questa stessa cifra, per l'esercizio 1906-907, fu riproposta con legge speciale, che pende ancora avanti alla Camera, ma che fu già compresa in uno speciale articolo della legge sull'esercizio provvisorio. Per le necessità dell'esercito e della difesa nazionale, e per isvolgere il programma iniziato, per completarlo anzi, in armonia con le nuove esigenze tecniche, è necessario che si autorizzi una nuova serie di spese straordinarie. In tal senso si presenterà un disegno di legge, che aumenta di due milioni la spesa per l'esercizio corrente, e porta da sedici a diciotto milioni quella dell'esercizio 1907-908, e da sedici a venti quella dei nove esercizi successivi.

#### *Marina.*

Quanto alla marina, sono state presentate le proposte per il miglioramento del personale del Corpo reale equipaggi, che

importano una maggiore spesa di 2,440,000 lire. Questa, trattandosi di un aumento assoluto, e non di trasformazione o riordinamento di servizi, non può trovare posto nella cifra consolidata di quel bilancio; il quale, in conseguenza, viene aumentato di altrettanto.

#### *Carabinieri, guardie di città e carcerarie.*

Altre proposte sono state presentate per il miglioramento dei corpi armati a servizio dello Stato: quelle per i carabinieri, che portano una maggiore spesa, calcolata in lire 7,376,525.50; quelle per le guardie di città, in lire 1,900,000; quelle per il personale carcerario in lire 1,402,000. Sono complessivamente lire 10,678.525,50, che andranno crescendo alquanto per le migliorate condizioni de' premi di rafferma; ma non è ancor dato prevedere, con esattezza, a quanto questi ammonteranno. D'altro canto è certo che il maggior onere complessivo, previsto per tali riforme organiche, non si farà sentir tutto fin dal primo momento: basti riflettere che in atto si hanno nell'arma dei carabinieri ben 5000 posti vuoti, che, per effetto delle proposte riforme, si colmeranno senza dubbio, ma non immediatamente, nè d'un tratto.

#### *Amministrazione della giustizia.*

Seguono i disegni di legge per modificazioni all'ordinamento giudiziario e a quello delle cancellerie e segreterie giudiziarie: nel loro pieno sviluppo essi porteranno una maggiore spesa, di lire 2,400,000 il primo, di 1,093,200 il secondo. Però la loro attuazione, che non potrà essere ritardata oltre il 1° gennaio 1908, sarà distribuita in tre anni: le due leggi, quindi, sull'esercizio 1907-908 non graveranno che per una sesta parte. Le altre proposte, per le Casse di previdenza del personale degli archivi notarili e degli ufficiali giudiziari, non sono induttive di spesa diretta, per il Tesoro. Saranno affrettate le disposizioni per rendere più spediti i giudizi penali: da ciò il bilancio del Ministero di grazia e giustizia ricaverà certamente, al capitolo delle spese di giustizia, un sensibile beneficio, che non ho creduto prudente calcolare, fin da ora.

#### *Riforme di altre pubbliche amministrazioni.*

All'intento precipuo di regolare il lavoro straordinario nelle poste e telegrafi — causa di tanti inconvenienti, per il servizio e per il personale — è già stato presentato un disegno di legge che, per l'aumento della

misura della retribuzione (75 centesimi all'ora, invece di 50) e per il maggior numero di personale ordinario che consente, porta, compensando aumenti e diminuzioni, per il 1906-907, una maggiore spesa netta di lire 180,000 ed una ancor maggiore di 809,000 nel successivo. Più tardi sarà presentata una più vasta riforma organica del personale, che nel 1907-908, primo anno di sua attuazione, graverebbe per 400,000 lire circa, ma che poi si svolgerebbe ben più ampiamente.

Per l'amministrazione delle finanze saranno presentate al più presto le proposte intese a riformare le carriere delle imposte dirette, delle intendenze di finanza e del dazio consumo di Roma e Napoli ed altri provvedimenti per il personale straordinario catastale, con un onere complessivo di presso a due milioni annui, che comincerebbe ad operare al 1° luglio 1907, ma che nel primo esercizio graverebbe soltanto per metà e nel secondo per intero.

Seguono le proposte, già presentate, per il riordinamento delle tre carriere del Ministero degli affari esteri, interna, diplomatica e consolare, con la maggiore spesa di lire 407,000; per la riforma della giustizia amministrativa (56,000); per gli archivi di Stato (90,000); per le segreterie universitarie (82,000); per il personale d'ordine del Ministero d'agricoltura (36,000).

Nè, con gli indicati, è esaurita la serie; poichè altri disegni di legge, per miglioramenti di varie carriere dipendenti da vari Ministeri (io stesso prendo riserva per quella delle Avvocature erariali) saranno presentati, a misura che verranno compiuti gli studi in corso e che se ne riconoscerà la possibilità, in armonia con la doverosa tutela del bilancio dello Stato.

#### *L'aumento degli organici.*

Non c'è dubbio, infatti, che, in genere, il personale a servizio dello Stato, non sia lautamente retribuito, in Italia. La scarsità degli assegni viene facendosi sempre più notevole, per l'aumentare del costo del tenore di vita, che dovunque sperimentasi. Ma è anche vero che il bilancio, se ha dei limiti di cifra insorpassabili, ha anche dei doveri da adempiere, verso coloro che ne alimentano le fonti, ossia verso i contribuenti. Lo Stato italiano, d'altro canto, da parecchi anni a questa parte, da quando cioè le sue condizioni finanziarie son venute facendosi più floride, non ha mancato, nei limiti del

possibile, di migliorare il trattamento dei suoi funzionari e dipendenti. Da uno studio sommario, che sembrami opportuno allegare a questa esposizione (prospetto VII) risulta che le variazioni introdotte dal 1898-99 al 1905-906, nei ruoli del personale delle varie amministrazioni (e notisi che da questo conto sono esclusi i ferrovieri), hanno recato una maggiore spesa organica di 62 milioni; la quale, in principio, è stata compensata per circa 29 milioni da economie e talvolta anche da aumenti di entrata. Dico « in principio »; poichè, per molti organici, il compenso iniziale è venuto, col proceder del tempo, riducendosi, crescendo di conseguenza il maggiore onere netto.

Con le proposte che ho enunciato dianzi, crescono ancora, e non di poco, le cifre dei nuovi assegni ai funzionari dello Stato: come avete visto, quasi tutti i grandi rami di pubblica amministrazione, in una parte o in un'altra, sono considerati. E così facendo crediamo di operar saggiamente; poichè migliorare il personale — purch'esso si mantenga ossequente alla disciplina e rispettoso della sovrana autorità dello Stato — significa migliorare il servizio; ma è bene che si sappia esattamente tutto quel che si è fatto e che si fa, in questa materia; anche perchè, riflettendo ai molti altri doveri che ha lo Stato, possa trarsene opportuno ammaestramento di misura e di limite.

#### *Proposito di non ricorrere al credito se non per le ferrovie.*

Ma la complessa questione del rinnovamento dei pubblici servizi non può essere affrontata con le sole risorse ordinarie del bilancio. Occorre provvedersi di mezzi straordinari; e non soltanto perchè la somma necessaria è così notevole da non poter essere fornita dalle sole risorse ordinarie, ma anche perchè, nell'intrinseca indole loro, molte eccezionali provviste rivestono tal carattere di permanenza o, almeno, esplicano per così lungo tratto di tempo il loro ufficio benefico, da potersi, non di rado, paragonare ad aumenti di patrimonio.

Ma qui devesi andar molto cauti. Una delle cause maggiori del rifiorire della finanza pubblica, in Italia, è stato certamente il fatto che, da molti anni omai, non si sono più creati debiti di Stato. Quantunque grande sia oggi il bisogno di spese straordinarie, pei servizi pubblici, pure dalla lodevole massima seguita fin'ora noi non ci

allontaneremo: troppo l'Italia ha gustato i benefici della prudenza finanziaria, perchè noi possiamo assumerci la responsabilità di cambiare sistema. Eccettuate le ferrovie, per i cui bisogni straordinari ci varremo del credito, nel rimanente, in quanto non ci sarà possibile provvedere con le risorse ordinarie, ci varremo dei soli avanzi di bilancio. E poichè l'incremento delle entrate, di cui già ho segnato le liete vicende passate e presenti, promettitrici di altre maggiori in avvenire, lo consentono; poichè lo consentono del pari le condizioni della cassa: non esito a dichiarare che, non solo degli avanzi futuri, da accertarsi con ogni diligenza, noi vi proporremo di servirci, ma anche di 60 sui 63 milioni circa di avanzo, che già sono stati realizzati nel 1905-1906.

#### *L'uso degli avanzi di bilancio.*

Da più tempo affermarsi, in Italia, la convenienza di servirsi degli avanzi di bilancio, per le esigenze straordinarie dei pubblici servizi. Varie proposte sono state fatte in tal senso. Qualche precedente legislativo si ha (ad esempio, su proposta del Luzatti, per la Cassa agraria di Basilicata) al fine di autorizzare l'uso degli avanzi dell'esercizio prossimo a scadere. Analogo è il caso di investire gli avanzi già accertati nell'esercizio precedente, di cui però — notisi bene — non sia stato approvato il conto consuntivo. L'interessante è che, con tali prelevamenti, non si perturbi la cassa, togliendole la necessaria elasticità e costringendola a far uso dei buoni del tesoro o delle anticipazioni statutarie degli Istituti di emissione. Ma questo timore non abbiamo: il conto del Tesoro è tale da rassicurarci completamente, anche in vista del fatto che la maggior parte delle spese che vi proponiamo di fare, con gli avanzi 1905-1906, non si erogheranno subito, bensì in parecchi esercizi.

#### *Conto del Tesoro.*

Alla fine del decorso esercizio la situazione complessiva del Tesoro, tenendo conto della gestione di bilancio e della consistenza di cassa, era rappresentata da una differenza attiva di lire 139,919,919.44. Analogamente considerata, la situazione 1904-1905 presentava un'eccedenza passiva di lire 71,459,980.56. Si aveva quindi, a tutto giugno 1906, un miglioramento di 211 mi-

lioni, fra passività finali vecchie e attività finali nuove, dovuto in gran parte agli avanzi del bilancio.

Quest'ultima cifra è desunta dalla situazione di cassa, depurata dalle partite di minore importanza, per istabilirne lo stato effettivo. Di che si ha una riprova nel prospetto VIII che alligo, e che presenta la situazione propria del Tesoro, in tal modo sincerata, al 31 ottobre 1906. Ne risulta che, se con tali criteri di eliminazione, al 30 giugno del 1905 e 1906 si avevano attività finali, maggiori di quelle date dalle situazioni ufficiali, però, al 31 ottobre 1906, si aveva un'attività reale di Tesoro di milioni 206,6, contro quella maggiore di milioni 323.3, data dalla situazione ufficiale e meramente contabile. Questa situazione ha dunque una importanza ineccepibile, come riflesso delle scritture; ma, per istabilire la realtà di fatto, è necessario un riesame, come correttamente fu praticato da taluno dei miei onorevoli predecessori.

Considerando la cassa isolatamente, vedesi che al 30 giugno 1906, compresi i fondi all'estero, essa presentava un insieme di disponibilità effettive per milioni 510.5, contro 440,5 milioni, alla pari data del 1905. Al 31 ottobre ultimo scorso però tale disponibilità era ridotta a milioni 451.9, segnatamente per i pagamenti fatti anticipati sulla cassa nel quadrimestre, in conto liquidazioni ferroviarie; mentre poi il conto corrente con la Cassa depositi e prestiti si riduceva da 92 a 54 milioni di lire in cifre tonde, e si riduceva di altri 12 milioni la circolazione dei buoni.

Questa circolazione continua a restringersi notevolmente. Al 30 giugno 1905 era di 173 milioni; alla pari data del 1906 di 138; al 31 ottobre di 126; mentre, come è noto, 300 milioni sono autorizzati con la legge di bilancio. Le anticipazioni statutarie, che potrebbero estendersi a 125 milioni, sono sempre intatte.

Avvertasi che, tenuto calcolo delle valute auree e di spetanza del Tesoro, vincolate presso la Cassa depositi e prestiti, alla sera del 31 ottobre, ed iscritte solamente a credito nella situazione ufficiale, le valute stesse ammontavano a milioni 195.4; i fondi all'estero, parificati ad oro, a milioni 132.2; gli scudi di argento a milioni 62; ed infine le valute divisionali a milioni 1.3. Quindi le valute metalliche a pieno titolo, o parificate, escluse le monete divisionali, ascendevano a 389.4 milioni.

*Destinazione degli avanzi a spese straordinarie  
pei pubblici servizi.*

Data questa situazione, possiamo essere ben tranquilli, sulla possibilità di prelevare, dall'avanzo dei 63 milioni circa, accertati pel 1905-906, una somma complessiva di 60 milioni, per spese straordinarie in prò dei servizi pubblici, da erogarsi in parecchi esercizi, mediante contemporanea iscrizione nel bilancio dell'entrata e nei rispettivi bilanci di spesa. La distribuzione, che per costesti 60 milioni vi proponiamo, è la seguente: 25 milioni per il servizio postale, telegrafico e telefonico; 25 milioni per il bilancio dei lavori pubblici, suddivisi in 18 a favore dei porti e 7 della navigazione interna; 5 milioni, per formare il primo fondo di dotazione di un monte speciale, destinato all'acquisto di insigni opere d'arte, che l'Italia non può consentire trasmigrino all'estero; 5 milioni infine alla marina, suddivisi per 3,300,000 alla costruzione di un secondo bacino di carenaggio nell'arsenale di Taranto e per 1,700,000 ad acquisto straordinario di carbone.

Senza scendere a tutti i particolari, che i colleghi direttamente potranno rilevare dai relativi disegni di legge, già presentati o prossimi alla presentazione, dirò soltanto che i primi 25 milioni serviranno principalmente a dotare il servizio postale di nuovi ambulanti e di altro materiale nuovo, per il trasporto delle corrispondenze, ad iniziare, nelle città principali, l'esperimento della posta pneumatica; a favorire nelle località sprovviste di ferrovie i trasporti per automobili; ad estendere la rete telefonica; ad ampliare o riordinare la rete telegrafica principale e radicalmente trasformare la secondaria. Così facendo, sarà possibile presentare al Parlamento, non appena il servizio abbia la dotazione degli strumenti necessari, quelle proposte di riduzione di tariffa telegrafica, che oggi sarebbero imprudenti, non per ragioni finanziarie (chè il risarcimento sarebbe sicuro), ma per difetto di condizioni tecniche.

Dirò, quanto ai porti, che le nostre proposte prevedono una maggiore spesa straordinaria di 100 milioni; e mirano, soprattutto, in armonia con l'altro disegno di legge sulle spese ferroviarie, di cui parlerò fra breve, a regolare il traffico, in modo che le ferrovie abbiano nel mare il loro sbocco agevole e pronto; poichè, evidentemente, meno risponderrebbe al bisogno il riassetto del servizio ferroviario, quando non fosse coordi-

nato con le vie marittime. A quei 100 milioni si provvede in 12 anni: pei primi due con 18 milioni, tratti, come ho detto, dagli avanzi del 1905-906; per altri tre con 24 milioni, tratti dal fondo di spese straordinarie, già assegnate e consolidate nel bilancio dei lavori pubblici; per i residui 58 milioni con 6 stanziamenti speciali, ordinati fin da ora, sui bilanci successivi.

Alla navigazione interna intende un altro disegno di legge che, valendosi di 7 milioni sugli accennati avanzi del 1905-906, propone, con l'opportuno concorso degli enti locali, di agevolare la costruzione di una serie di opere, che appagheranno antichi voti di molte regioni d'Italia ed ordineranno nuovi servizi di comunicazioni, utili anche per sollevare l'esercizio ferroviario.

*Maggiori spese ferroviarie per 610 milioni.*

Ma, fra tutti i servizi pubblici, quello che, più di ogni altro, ha bisogno di cure sollecite e intense è il ferroviario. Non è questo il luogo per ripetere l'esposizione di mali, che sono nella coscienza di tutti. Anche l'indagine delle cause, ormai, è certa e, con essa, l'indicazione dei rimedi. Il disegno di legge, che abbiamo già presentato, senza pregiudizio di ulteriori opere, da determinarsi quando sieno completati gli studi necessari e ne sia possibile l'esecuzione materiale - autorizza 610 milioni di spese straordinarie, per l'assetto delle linee e per il nuovo materiale, che, riuniti ai 300 autorizzati con le leggi del 1905 e 1906, fanno un totale di 910 milioni, da erogarsi fino al 1911, secondo un piano omai completamente definito.

Tralasciando la parte tecnica e restringendomi a quella di mia speciale competenza, esaminerò, adesso, la situazione finanziaria: per tutto ciò che si riferisce al problema ferroviario, che può ben dirsi essere diventato, per noi, il maggiore dell'ora presente. E non parlerò delle sole spese per opere straordinarie, ma anche di quelle per il pagamento dei debiti verso le cessate Società esercenti; poichè il problema finanziario è unico.

*Spese per le liquidazioni.*

Com'è noto, i capitali occorrenti per le liquidazioni ferroviarie, a tutto giugno 1905, furono previsti nella cifra complessiva di 500 milioni. Per procurarli, la legge 25 giugno 1905

studiata e presentata dal Luzzatti, integrata e condotta in porto dal Carcano, autorizzava il ministro del tesoro a valersi: 1° dei certificati rimborsabili in 40 anni, con l'interesse netto 3.65, da cedersi alle stesse Società creditrici, alla Cassa depositi e prestiti (per non più di 90 milioni), agli Istituti di emissione o ad altri di credito, risparmio, previdenza; 2° delle rendite consolidate, rappresentanti l'eccedenza attiva delle operazioni autorizzate dalla legge 22 luglio 1894 per alcuni debiti redimibili; e ciò per non oltre 25 milioni; 3° delle disponibilità di cassa e dei mezzi ordinari di tesoreria. Aggiungasi che, anche al supplemento della dotazione dei fondi di magazzino della nuova gestione ferroviaria, imputabili al conto liquidazioni, deve essere provveduto coi mezzi testè accennati.

A tutto il 31 ottobre 1906 sono state pagate, in conto liquidazioni, lire 435,574,698.31, delle quali lire 355,500,000 mediante certificati a 3.65 per cento e lire 80,074,698.31 anticipati sulle disponibilità di cassa, compresi in questi i primi 9 milioni per aumento della dotazione di magazzino. Prevedesi che per i pagamenti a saldo, le cui contabilità sono in corso di revisione, e per gli altri 11 milioni della dotazione di magazzino, e per pareggiare alcune partite di liquidazione, dipendenti dal riscatto delle Meridionali, occorran ancora 60 milioni circa, rimanendo così entro i 500 milioni complessivi, previsti fin dal principio.

*Spese per materiale mobile  
e riassetto delle linee*

Quanto poi al materiale mobile ed al riassetto delle linee, la legge 22 aprile 1905 autorizzò la spesa di 65 milioni per il 1905-906 e di 30 per il 1906-907, da provvedersi esclusivamente mediante mutui con la Cassa depositi e prestiti, rimborsabili in 40 anni e con l'interesse del 3.75 nei primi cinque anni, del 3.50 in seguito.

Sopraggiunse la legge 19 aprile 1906, che, tenendo conto anche delle somme già autorizzate, stabilì che in complesso si dovesse spendere in tre anni 300 milioni, per il materiale e per le linee; e che di tal somma, 18 milioni, a sei per anno, dovessero iscriversi in bilancio, a carico diretto dell'esercizio, in rappresentanza delle spese per miglione di minore importanza, e il rimanente dovesse provvedersi a mezzo dei mutui 3.75 con la Cassa depositi e prestiti; oppure mediante certificati 3.65 (che però

avrebbero dovuto darsi esclusivamente a Casse di risparmio, Monti di pietà, Società d'assicurazioni ed Istituti di credito, e che, riuniti con quelli precedentemente autorizzati, non avrebbero dovuto superare i 500 milioni); oppure con le disponibilità di cassa e coi mezzi ordinari di tesoreria.

In fatto, a tali spese straordinarie si è provveduto, a tutto ottobre 1906, esclusivamente con mutui 3.75 e per un complesso di milioni 61.7; dei quali 25.7 erogati nell'esercizio 1905-906 e 36 in quello in corso.

*Mezzi per provvedere alle nuove spese.*

Dovendo ora presentare le proposte per provvedere ai nuovi bisogni ferroviari, che nel nostro disegno di legge sono stati fissati in 610 milioni, mi si presentò dapprima alla mente il pensiero di risolvere, nello stesso tempo, tutto intero il problema delle spese ferroviarie, così di quelle già erogate, i cui titoli potrebbero convertirsi a condizioni più miti, come delle altre che, in epoca più o meno prossima, certamente dovranno essere deliberate. Incoraggiavami in tal senso le proposte autorevolissime della Giunta del bilancio; la quale, a mezzo dell'onorevole Rubini, nella relazione dell'assestamento 1905-906, aveva studiato a fondo l'argomento, non solo giungendo alla conclusione che convenisse creare un nuovo e speciale titolo redimibile, ma di questo stesso per sommi capi tracciando le caratteristiche essenziali.

Debbo dichiarare però che ragioni complesse, delle quali è inutile qui far cenno speciale, mi hanno trattenuto, per ora, dall'entrare in questo campo. Ho preferito, nelle presenti condizioni, di non pesare in alcuna maniera sul mercato, con nuovi titoli negoziabili in borsa, ed invece continuare a battere, coi maggiori miglioramenti possibili, la stessa via che, con innegabile buon successo, è stata seguita in questi due ultimi anni.

Dei tre mezzi che la legge dell'aprile 1906, in armonia con le precedenti, ha messo a disposizione del tesoro, per le spese ferroviarie — mutui 3.75 con la Cassa depositi e prestiti; risorse ordinarie di tesoreria; certificati 3.65 — ho cominciato col mettere in disparte il primo. Ed inverò, dopo la conversione della rendita, far contrarre al tesoro, sia pure per cinque anni, nuovi mutui a 3.75, non pare, a dir poco, conveniente.

Ho creduto anche di non dover ammettere le risorse ordinarie di tesoreria, se non in modo provvisorio e con l'espressa clausola del reintegro, appena possibile. Fu savio consiglio nelle leggi del 1905 e 1906, anteriori alla conversione della rendita, concedere la facoltà di pagare anche coi fondi di cassa; ma, come bene osservava l'onorevole Rubini, nella sua citata relazione sull'assestamento 1905-906, un tal partito « eccellente per ogni verso, è soggetto alle fluttuazioni del bilancio, alle esigenze sempre maggiori dei servizi, alla necessità ognora più imperiosa di mitigare i tributi sui consumi più indispensabili ». D'altro canto il fatto di servirsi della Cassa soltanto per anticipare dei pagamenti — date le condizioni prospere della Cassa stessa — costituisce un eccellente atto di amministrazione, per il minore carico di interessi che ne deriva.

Rimane pertanto, per provvedere alle spese ferroviarie, il terzo mezzo: quello dei certificati, che tanto buona prova han fatto sin qui, e che crediamo di dover accogliere e perfezionare, in ragione delle migliorate condizioni generali. E come codesti certificati, proposti in origine con l'interesse del 3.75, furon poi, nella legge di istituzione, ridotti a 3.65; così oggi, dopo ridotto il saggio del consolidato, proponiamo di ridurre l'interesse a 3.50, fin da ora, fermo restando il loro tipo: nominativi cioè, e rimborsabili in 40 anni. Proponiamo ancora, per renderne più facile il collocamento, di poterli suddividere, eccezionalmente, in pezzi da 100,000 lire l'uno, e di poterli cedere anche a privati registrandone la cessione per attergato solo quando le parti ciò richieggano.

Come e quanto si giovi il tesoro, per il minore onere di interessi, portato dalla riduzione a 3.50, non ho bisogno di spiegare; tanto più che, se le nostre proposte fossero approvate, i nuovi certificati si adopererebbero, non solo per le spese straordinarie ferroviarie, ma per il saldo delle liquidazioni. Dirò solo che nessuna preoccupazione deve aversi, per il rapido e sicuro collocamento dei certificati stessi. La Cassa depositi e prestiti, vigorosamente amministrata e forte di larghe disponibilità, come meglio dirò fra breve, può, con tutta sicurezza, prenderne almeno 120 milioni all'anno. La Banca d'Italia e il Banco di Napoli si sono già impegnati, rispettivamente, di prenderne 40 e 15 milioni. Sappiamo già che non poche Casse di risparmio, Società di as-

sicurazioni ed altri enti diversi, desiderano provvedersene largamente.

Ho già accennato, e ripeto, che il servizio di interessi e di ammortamento delle somme così raccolte sarà a carico del bilancio delle ferrovie, il quale ne sopporterà l'onere, in grazia dell'incremento del traffico: non sarà, quindi, sminuita la quota di utili netti dovuta al Tesoro.

#### *Minori riscatti ferroviari.*

Per connessione d'argomenti, debbo qui far cenno dei minori riscatti ferroviari, studiati da tempo, col concorso delle amministrazioni competenti, dalla Commissione presieduta dal nostro collega Saporito.

Trattasi di alcune linee (non è qui il caso di elencarle) congiunte alla rete di Stato; taluna anzi è ad essa innestata, e nelle contrade di maggior traffico prescindendo dalle ragioni tecniche d'esercizio, per la maggior parte di tali linee la convenienza finanziaria del riscatto è evidente. Basti dire che vi sono linee, esercitate dallo Stato, cui si assegna, per contratto, ai concessionari d'origine il 50 per cento sui prodotti lordi, mentre le spese proprie di esercizio eccedono il 70 per cento. V'è dunque la perdita effettiva del 20 per cento, compensata in parte, per due o tre soltanto di codeste linee, dal fatto che, essendo lo Stato stesso proprietario di una notevole quota di azioni sociali, riprende, in virtù di queste, come utili netti, una quota di quelle somme che ha perduto come esercente. Per otto di tali linee, su dodici, il riscatto fu già notificato, e per taluna anche da tempo; le liquidazioni, non facili, sono, generalmente, bene avviate. Confidiamo di non dover tardar molto, prima di presentare al Parlamento le relative proposte, destinate certamente a recar sollievo al Tesoro.

Onorevole presidente, se mi permette...

PRESIDENTE. Vuol riposare, onorevole ministro?... Riposi, riposi pure.

(L'onorevole ministro si riposa per pochi minuti. — Movimenti — Commenti animati).

MAJORANA ANGELO, ministro del tesoro.

#### *La conversione maggiore e le minori.*

L'anno che sta per chiudersi, o signori, sarà ricordato, nella nostra storia finanziaria, per il modo con cui si potè compiere

la conversione dei consolidati 5 per cento lordo e 4 per cento netto, che il paese da tanto tempo attendeva. Mi guarderò bene dal ripetere cose già note: del resto, lungo le vacanze parlamentari, ho avuto l'onore di presentare una relazione particolareggiata, sulle operazioni compiute e sui risultati ottenuti: ad essa mi rimetto.

Compiuta la grande conversione, altre minori restano ancora da disporsi, così per ottenere nuovi vantaggi all'erario, come per riaffermarne il credito: non si può ammettere che il Tesoro italiano paghi, più oltre, interessi maggiori di quelli del suo consolidato. Trattasi, per lo meno, di trasformare una somma di debiti redimibili, per un complesso di circa 300 milioni di lire in conto capitale. Il beneficio che potrà derivarne al Tesoro, calcolato dall'onorevole Rubini in lire 1,012,000 nel primo anno ed in 4,608,000 nel pieno sviluppo, sarà subordinato, naturalmente, alle modalità dell'operazione che dovrà esserne lo strumento. Non parmi il caso, per ora, di aggiungere altro: il Parlamento può essere sicuro che il Governo non dimentica il delicato argomento.

#### *Gli Istituti di emissione e la loro circolazione.*

Il progresso dell'economia generale del paese trova riscontro fedele nelle condizioni dei tre Istituti di emissione e nelle sempre più solde garanzie che offre la circolazione dei loro biglietti. Se ne scorge manifestazione eloquente nel continuo aumento delle scorte metalliche, aiutato dai corsi favorevoli dei nostri cambi sull'estero.

A 31 ottobre 1906, l'insieme delle riserve, in valuta metallica od equiparata, a garanzia dei biglietti e dei debiti a vista, ascendeva ad oltre un miliardo e 181 milioni, superando di ben 190 milioni la corrispondente cifra dell'anno scorso. Le sole specie metalliche crebbero, da un anno all'altro, di oltre 174 milioni, adeguandosi a circa 908 milioni. Non è certamente la massa d'oro chiusa nei sotterranei della Banca di Francia; ma, se si riflette che, soltanto dieci anni fa, le valute metalliche, possedute insieme dai nostri Istituti di emissione, non raggiungevano nemmeno la metà della cifra attuale; e che questa è superiore a quelle riunite della Banca Imperiale germanica e delle Banche di emissione locali tedesche; e che si avvicina a quella della Banca d'Inghilterra, integrata dall'oro delle Banche di Scozia e d'Irlanda (mentre le sole riserve in oro e scudi di argento della Banca d'Italia

superano quelle della Banca d'Inghilterra), non può non constatarsi, con soddisfazione, il progresso compiuto.

Le larghe provviste d'oro, ed il recente accumularsi graduale e spontaneo degli scudi d'argento, che ritornano dall'estero per le vicende degli scambi internazionali, hanno però contribuito ad accrescere la circolazione di biglietti bancari, emessi dagli istituti, in cambio delle specie metalliche raccolte. Al 31 ottobre la circolazione complessiva dei biglietti delle tre Banche segnava un aumento di circa 201 milioni, elevandosi ad 1 miliardo 610 milioni; ma l'ammontare dei biglietti, interamente coperti da riserva metallica, effettiva o equiparata, si ragguagliava al 68.57 per cento di tutta la circolazione, superando così di tre punti e mezzo la percentuale della corrispondente data del 1905, pur migliorata di fronte agli anni precedenti. Attività di prim'ordine, soggette a vincolo di prelazione a favore dei portatori di biglietti, completavano abbondantemente la garanzia dell'intera emissione, malgrado l'aumento di circolazione; pertanto le guarentigie, lungi dallo scemare, si sono accresciute d'efficacia, per le maggiori riserve d'oro.

Al 1° gennaio prossimo il limite normale della circolazione degli Istituti d'emissione, coperta col 40 per cento di riserva metallica o equiparata, resterà definitivamente stabilita in quella cifra di 864 milioni, alla quale si è sempre mirato, con le riduzioni che dal 1897 sono venute facendosi fino ad oggi, e che hanno ristretta la circolazione stessa di 233 milioni. Al di là di quel limite di 864 milioni, ogni biglietto circolante dovrà essere per intero guarentito da una riserva di cassa, costituita soltanto di specie metalliche d'oro o d'argento.

Non può negarsi, infatti, che i maggiori coefficienti del miglioramento della nostra circolazione bancaria sieno stati la riduzione del limite della circolazione normale e l'incremento delle scorte metalliche, congiunti col miglioramento dei portafogli e con la riduzione delle antiche partite immobilizzate, grazie al continuo rigore usato nell'amministrazione degli istituti stessi. E qui noto che, appunto, le attività immobilizzate, nell'ultimo anno, sono scemate di 42 milioni, riducendosi così a 159, dai 636 milioni e mezzo censiti dall'ispezione straordinaria del 1894. La sola Banca d'Italia ha ridotto le sue immobilità da 450 a non più di 76 milioni.

Confortante è dunque la situazione degli istituti d'emissione, vigilati dal tesoro con

quella diligenza che la legge impone, governati con rigida cura. Ne ha dato degna prova, quest'anno, la Banca d'Italia, che, sotto la guida illuminata del suo direttore generale, ha potuto mettersi alla testa di un poderoso sindacato nazionale, e coordinando l'opera propria con quella del sindacato estero, presieduto dalla casa Rothschild, ha potuto efficacemente contribuire al grande successo della conversione della rendita, nella quale — è bene che si sappia — ha dato agli istituti italiani l'esempio del disinteresse. Rassicura anche la condizione del Banco di Napoli, che, grazie principalmente all'opera sagace del suo direttore generale, gode del credito che gli conferisce la ricostituzione del suo patrimonio. Nè deve tacersi del Banco di Sicilia, che fu già il meno intaccato dalle gravi crisi che afflissero largamente gli altri due istituti; che di poi ha saputo aumentare di forza e di espansione; ma che oggidì merita la più attenta considerazione, non solo per la nuova legge sugli zolfi, ma per la necessità che non sia più oltre tardata l'applicazione della legge sul credito agrario.

#### *Ritocchi alla legge bancaria.*

Le migliorate condizioni degli istituti di emissione incoraggiano a riesaminare con vigile cura le disposizioni che li reggono, per emendarle in quei pochi punti che più non sembrano rispondere alle esigenze del mercato monetario ed alle funzioni degli istituti medesimi, quali — sempre restando fermi i limiti della circolazione — dovrebbero svolgersi, in armonia con le mutate condizioni del credito e della economia nazionale.

#### *Riforme nel regime delle borse.*

La necessità di regolar meglio, dal riguardo giuridico e fiscale, le contrattazioni di borsa, aveva già richiamato l'attenzione del Governo, prima ancora che l'ultima crisi, oggi attenuata, avesse impressionato la pubblica opinione.

Una tale crisi non tocca certamente la compagine economica del paese e molto meno del credito pubblico: basti guardare al corso della rendita e de' cambi. Rimane nell'ambito delle speculazioni di borsa; ma certamente, anche in tali confini, perturba.

E poichè il ripetersi di simili condizioni acute, negli affari di borsa, potrebbe finire col riverberarsi su campo più largo, il Governo ha deliberato di affrettare quei misurati provvedimenti che possano servire di efficace presidio, nell'interesse generale.

#### *Cassa depositi e prestiti.*

Non potrei finire questa parte della mia esposizione, senza far cenno speciale di un istituto che ci fa davvero onore: intendo la Cassa depositi e prestiti, innestata su ceppo antico, fiorente per nuove e sempre rinascenti attività; forte per depositi obbligatori a cauzione di appalti e lavori, valutati oggi in un miliardo di valori pubblici e 200 milioni in numerario, e di altro miliardo e 350 milioni circa per deposito di libero risparmio e di previdenza; ausiliatrice di una folla di istituzioni benefiche, fra cui in prima linea la Cassa nazionale di previdenza per gli operai, il cui patrimonio essa amministra e protegge.

Retta con sani e rigidi criteri; semplice, per quanto possibile, nei suoi congegni; vigilata da una Commissione parlamentare; tutelata dal riscontro della Corte dei conti; senza allontanarsi dal suo scopo originario, ossia dal credito agli enti locali, che anzi è venuta sempre più svolgendo; senza mancare all'obbligo di tenere un fondo di garanzia in titoli di Stato, per metà almeno dei depositi del risparmio postale, anzi un tal fondo aumentando: la Cassa depositi e prestiti ha potuto e può, ogni giorno più, efficacemente aiutare lo Stato in nuove e grandi operazioni, fra cui sono principali quelle richieste dalle nuove spese ferroviarie.

Quando, pochi anni addietro, la Cassa si aggregò una sezione di credito, per compiere, nella trasformazione dei debiti della Sicilia e della Sardegna, con emissione di cartelle, il servizio dei prestiti, non si credette da molti che potesse provvedere con le sue sole disponibilità. Eppure vi provvide ed ampiamente; e quella trasformazione di debiti dalle isole, grado a grado, si è estesa a tutta Italia; e tutti gli enti locali ne approfittano, grandi e piccoli, forti e deboli. All'esecuzione di tutte le leggi per la igiene, per le scuole, per la viabilità, per soccorsi a pubbliche sciagure, la Cassa, pur chiedendo ed ottenendo valide garanzie, ha sempre concorso.

*Riduzione degli interessi sui mutui  
dei Comuni e delle Provincie.*

Frattanto, mentre crescono i risparmi postali e mentre gli istituti di previdenza amministrati dalla Cassa servono di esempio per l'aggregazione di altre aziende analoghe, si sono fatte sempre più miti le condizioni del credito agli enti locali, allargando il periodo dei prestiti e degli ammortamenti, riducendo gli interessi.

Sono lieto anzi di annunciare, a questo proposito, che il Consiglio di amministrazione della Cassa, seguendo i voti da più parti emessi e di recente autorevolmente ripetuti in Senato dallo stesso onorevole Vacchelli, presidente della Commissione di vigilanza, ha fatto pochi giorni addietro proposta perchè, a datare dall'anno prossimo, l'interesse dei mutui ai comuni e alle provincie sia ridotto dal 4 1/4 al 4 per cento, per tutti i prestiti e vecchi e nuovi. Il Governo si affretterà ad accogliere tale proposta, non appena sia stata ratificata dalla Commissione di vigilanza.

Ciò sarà fatto, debbo pur dichiararlo, senza ridurre il frutto che si trae dai risparmi postali. Il beneficio ai comuni e alle provincie non può esser dato dal danno dei cittadini meno abbienti. D'altro canto non deve affatto temersi che l'organismo della Cassa depositi e prestiti, per tali provvedimenti di favore, abbia a risentir danno; chè anzi, per le sempre crescenti disponibilità, prevedesi un nuovo miglioramento alle pensioni dei maestri elementari, e ribadiscesi la considerevole quota che la Cassa nazionale degli operai gode sulla gestione dei risparmi.

*La finanza locale.*

La riduzione degli interessi ai mutui dei comuni e delle provincie sarà un sollievo, per molti dei nostri enti locali, che versano in condizioni difficili e che aspettano altri provvedimenti benefici.

In modo specialissimo chieggono l'esonero da quelle spese che, anni addietro, furono ad essi addossate, per le strettezze del bilancio dello Stato. Di tale argomento ci siamo occupati, con la diligenza che merita; ma abbiamo dovuto riconoscere le difficoltà che, in vista delle condizioni del tesoro, presenta una soluzione immediata e completa. Più facile è una soluzione graduale, che cominci col tener conto degli enti più disagiati. E mi è grato dichiarare

che in tal senso proporremo opportuni provvedimenti.

Indipendentemente da tale questione, tutto il problema della finanza locale deve essere ritolto ad esame. Trovasi già avanti alla Camera un disegno di legge per il riordinamento dei tributi comunali, inteso a riformare, con criteri nuovi e razionali, il complicato sistema presente. Principali sue disposizioni son quelle di abolire le due tasse di famiglia e di valore locativo ed istituire una nuova imposta sull'entrata, preparando così la via a maggiori riforme. A questo disegno di legge il ministro delle finanze proporrà convenienti integrazioni e sviluppi.

L'argomento è oggi reso ancor più urgente, per le difficoltà che si sono sperimentate nell'applicazione della legge sul Mezzogiorno. Il Governo ha già date disposizioni, perchè, valendosi di una facoltà prevista dalla legge stessa, nei luoghi dove specialissime sieno le condizioni di fatto, sieno adottati i necessari temperamenti; ma ciò non toglie che non si debba affrontare la questione in tutto il suo complesso, presentando quelle proposte legislative che valgano a risolverla compiutamente. E poichè far ciò non è possibile in questo breve scorcio di lavori parlamentari, prendiamo riserva per l'anno nuovo.

*Margine lasciato in bilancio  
per i provvedimenti tributari.*

E qui, appressandomi alla fine, una constatazione mi occorre di fare.

Come avete inteso, il bilancio 1907-908, già presentatovi, prevede un avanzo di lire 55,663,130.50. Da questa cifra debbono detrarsi gli effetti delle numerose leggi, di cui son venuto parlandovi, come quelle per assegnazioni a vantaggio di svariati pubblici servizi, per nuove opere, per riforme di organici, per le spese militari, e via dicendo. Limitandoci al 1907-908, gli effetti di codeste leggi, di unita a quelli di qualche altra minore, che ci riserbiamo di presentare fra non guari, ammontano ad oltre 38 milioni; rimane quindi, per l'anno prossimo, un avanzo di presso a 17 milioni: avanzo che certamente andrà crescendo, non solo per effetto dei provvedimenti a vantaggio del tesoro di cui vi ho fatto cenno, come quelli per la conversione dei debiti redimibili e del riscatto di alcune onerose linee ferroviarie, ma per lo stesso ulteriore in-

cremento delle entrate, che abbiamo calcolato sobriamente.

Tutto compreso, io credo di poter affermare che se, come è nostro dovere, sapremo resistere agli impulsi che da ogni parte premono per assumere spese nuove, potremo sempre, col consueto rigore, calcolare, nel 1907-908, sopra un fondo di presso a 20 milioni, per avere il margine necessario a quei provvedimenti tributari, e specialmente sgravi dei consumi popolari, che sono sempre punto fermo del nostro programma.

Nè penso ci si potrà biasimare se, su questo argomento, non diciamo di più, per oggi: molte volte, è preferibile la censura di aver taciuto a quella di aver parlato troppo. Del resto, pur delle parole valgono i fatti; ed il margine di bilancio, lasciato per i provvedimenti tributari, è la dimostrazione più eloquente dei nostri propositi e della nostra fede.

#### *Le riforme tributarie.*

Dopo il periodo che, con ragione, si è convenuto chiamare eroico, della nostra finanza — quello della conquista ad ogni costo del pareggio — corse, dal 1878 al 1888, un decennio di alterne vicende, iniziato con le illusioni della prosperità e chiuso con le disillusioni di un disavanzo che, nel 1888-89 per l'appunto (escludendo l'entrata proveniente da accensione di debiti) toccò la cifra massima di lire 465 milioni. Da allora in poi è cominciata la ricostituzione graduale, ma incessante, del bilancio e del credito dello Stato, cui tutti i nostri maggiori uomini parlamentari, senza distinzione di parte, hanno contribuito. Ed ormai, da parecchi anni, godiamo i benefici sicuri di una situazione finanziaria sempre migliore.

Compiuta la conversione della rendita, da ogni parte è sorto il grido che una nuova era debba aprirsi, per la finanza italiana. Invero l'affermato vigore del nostro credito ci consente di provvedere alle necessità dello Stato e del paese, con larghezza di vedute e con iscioltezza di movenze, maggiori che per l'innanzi. Ma non per questo, abbandonate le vie della prudenza, sarà lecito trascurare la valutazione esatta della realtà.

Due sono, senza contrasto, i maggiori bisogni dell'Italia economica: riformare, da un canto, il regime tributario, che si è venuto formando, meno per sviluppo di principi razionali, che per immediate e sempre

rinascenti esigenze fiscali; rinvigorire, dall'altro, i servizi pubblici, che ogni giorno più, si mostrano monchi o disadatti. Notisi che la stessa necessità in cui si è trovato lo Stato italiano, per la propria restaurazione finanziaria, di adottare aspri provvedimenti tributari, ha prodotto anche quest'altro ordine di risultati: non ampliare, anzi talvolta ridurre, gli stanziamenti per pubblici servizi; comprimere la naturale espansione dell'attività di Stato; ritardare lo sviluppo delle stesse opere produttive. È naturale quindi che oggi, avendo disponibilità maggiori di mezzi, debbansi volgere i rimedi ad entrambi gli aspetti del male: al sistema dei tributi, cioè, ed all'organismo non pure, ma al funzionamento, de' servizi di Stato.

Per la seconda parte vi abbiamo presentato, nei limiti del possibile, proposte concrete. Ma anche per la prima — poichè ci siamo assicurati il necessario fondo in bilancio — confidiamo potervi proporre tali provvedimenti che riscuotano il vostro assenso. Non bisogna dimenticare, tuttavia, che la riforma tributaria non si può concepire, in Italia, altrimenti che come un complesso di provvedimenti gradualisti, fra loro organicamente congegnati, e tali che non si limitino alla mera e sola funzione aritmetica della riduzione dell'onere dei tributi (poichè in tal caso non resisterebbe il bilancio, che pure ha tanti altri bisogni da soddisfare), ma si ispirino anche al principio di un'equa traslazione dei tributi stessi, in modo che ogni cittadino abbia a pagare in armonia con la reale sua capacità contributiva. In tal senso furono concepite ed attuate le maggiori leggi di riforme tributarie che conti l'estero: in tal senso dovremo anche noi avviarci.

#### *Conclusione.*

Onorevoli colleghi, incessante è il progresso economico del paese. Ne sono documento — pur attraverso non poche contraddizioni e contrasti — oltre al crescer del reddito delle imposte e all'affermarsi del credito pubblico, di cui vi ho discusso partitamente, molti altri indici: i risparmi, gli istituti di previdenza, il movimento della navigazione, l'introduzione del carbone, le derivazioni d'acqua, la costituzione di Società industriali e commerciali, le trasformazioni agrarie. Fra le molte cifre, che pur potrei ricordare, mi limiterò a queste sole

il movimento commerciale, così d'importazione come di esportazione, nell'ultimo anno è stato di 3 miliardi e 795 milioni; il che vuol dire che è cresciuto di oltre un miliardo e mezzo in un decennio, di un miliardo in poco più di sei anni, di 284 milioni in un anno solo.

Di fronte a questi fatti, è chiaro che massimo dovere del Parlamento e del Governo debba essere quello di favorire, con ogni sforzo, non solo le mirabili energie delle quali il paese ha già dato prova, ma tutte le altre, così copiose, ch'esso ancora in sé contiene, o latenti o depresse.

A tal fine le nostre proposte — sempre rigidamente rispettando la compagine del bilancio — possono così riassumersi:

riordinare i pubblici servizi, che ne abbiano più urgente bisogno, aumentando i relativi stanziamenti;

impegnare una nuova spesa straordinaria, per provviste, lavori ed opere pubbliche, di un miliardo circa, da attingersi al credito soltanto per 610 milioni (ossia per la somma richiesta ad assettare il servizio ferroviario oltre ai 300 milioni già autorizzati) e per il resto fornito dagli avanzi di bilancio o dalle ordinarie disponibilità di un numero conveniente di esercizi futuri, ed intesa a provvedere ai porti (100 milioni); alla costruzione di nuove ferrovie nelle contrade che ne sieno sprovviste, specialmente del Mezzogiorno (sussidi, estensibili fino ad un'annualità complessiva di 5 milioni e mezzo); alla navigazione interna (7 milioni); ai bacini montani e rimboschimenti (sei); alle poste, telegrafi e telefoni (venticinque); alla prima dotazione per le belle arti (cinque); alla Sardegna, a Roma, ad altre svariate esigenze, specialmente della coltura e dell'economia nazionale;

riservare e garantire fin da ora un fondo di presso a 20 milioni annui, per gli scavi ed altri provvedimenti tributari, da deliberarsi non appena si abbiano tutti gli elementi di sicuro giudizio.

Queste, onorevoli colleghi, sono le nostre proposte; a voi il giudicarne. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Molti deputati si congratulano con l'oratore.*) — **(Gli allegati a questa Esposizione finanziaria verranno stampati separatamente).**

#### Convocazione di Commissioni.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, prendano i loro posti.

Dichiaro chiuse le votazioni ed invito la Commissione, che deve procedere alla nume-

razione delle schede per il segretario, a volersi riunire questa sera, perchè domani la Camera possa conoscere l'esito della votazione. La Commissione, che deve procedere alla numerazione delle schede per il segretario, è composta degli onorevoli Tedesco, Giordano-Apostoli, Merzi, Di Sant'Onofrio, Maraini Clemente, Artom, Prinetti, Albasini, Fill-Astolfone.

L'altra Commissione di scrutinio per la nomina di due commissari dell'Ufficio superiore del lavoro è composta dei deputati Morelli-Gualtierotti, Donati, De Michele-Ferrantelli, Chimienti, Conte, De Michetti, Zerboglio, Dell'Acqua e Galli.

#### Svolgimento di interpellanze e interrogazioni sul servizio ferroviario.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno sul servizio ferroviario. Dopo gli interpellanti parlerà l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Gli interpellanti avranno il diritto di replicare. In seguito verranno le interrogazioni sullo stesso argomento.

BRUNIALTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

BRUNIALTI. Vorrei rivolgere agli onorevoli colleghi, interpellanti ed interroganti, una preghiera. L'ordine, col quale deve procedere questa discussione, come è stato annunciato dall'onorevole Presidente della Camera, è strettamente conforme alle prescrizioni del regolamento e non può essere diverso. Ma è evidente che una discussione, che seguisse questo metodo, riuscirebbe confusa, e soprattutto non potrebbe condurre ad alcun pratico risultato. Si svolgeranno le interpellanze: risponderà il ministro, gli interpellanti e gli interroganti risponderanno; se poi qualcuno vorrà presentare una mozione, questa dovrà seguire il corso prescritto dal regolamento. Quindi avremo una discussione sopra un argomento dei più urgenti, dei più interessanti, sopra un argomento, sul quale il Paese anela di udire le dichiarazioni del ministro, senza riuscire ad alcuna conclusione.

Perciò vorrei pregare gli onorevoli interpellanti ed interroganti, come io mi dichiaro disposto a fare, di voler ritirare le interpellanze e le interrogazioni, e di pregare il Presidente d'iscrivere tutti noi interpellanti ed interroganti sulla discussione del bilancio, (*No! no!*) nell'ordine col quale sono state presentate le interpellanze e le interrogazioni. Così questa discussione si potrebbe svolgere ordinatamente ed organicamente; il ministro risponderrebbe, e

noi potremmo arrivare ad una precisa conclusione.

PRESIDENTE. Onorevole Brunialti, la proposta, a cui ella allude, risponde a un desiderio, che io ho espresso; ma gli interpellanti hanno rifiutato di accogliere questa proposta, ed io non posso negare il diritto, che loro spetta, di svolgere le interpellanze. Tanto più che sono venti, e più, e non posso interrogarli tutti.

L'onorevole Maggiorino Ferraris iscrive la seguente lettera:

« Non intendo di svolgere la mia interpellanza sul servizio ferroviario. Sarò grato alla Signoria Vostra qualora volesse dichiarare che mantengo la mia interpellanza, ma rinuncio a svolgerla ».

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

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

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non credo che la domanda dell'onorevole Ferraris Maggiorino possa essere accolta dalla Camera, perchè contraria al regolamento. Questo dà diritto all'interpellante di svolgere la sua interpellanza: al suo svolgimento risponde il ministro: dopo la risposta del ministro l'interpellante può dichiarare se sia soddisfatto; ma l'interpellante non può pretendere che il ministro parli prima ed egli si riservi il diritto di parlare dopo. (*Si ride*).

Per conseguenza pregherei l'onorevole Presidente d'interrogare l'onorevole Ferraris se ritiri la sua interpellanza, e voglia iscriversi sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici, e parlare allora. Ma riservarsi di replicare, senza aver prima svolta la interpellanza, sarebbe contrario al regolamento. (*Commenti*).

PRESIDENTE. È presente l'onorevole Ferraris Maggiorino?

(*Non è presente*).

S'intende che ritira la sua interpellanza. Potrà iscriversi sul bilancio.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io tengo solo a rilevare questo: che un interpellante, che non svolge la sua interpellanza, non ha più diritto di dire se sia soddisfatto della risposta, perchè non si può rispondere ad uno che non ha interrogato.

PRESIDENTE. Certamente; ma io ho detto soltanto che potrà parlare sul bilancio.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Questo sì; chiunque può iscriversi: è un diritto che nessuno può togliere ad alcun deputato.

PRESIDENTE. Viene dunque la interpellanza degli onorevoli: Spallanzani, Cottafavi, Sichel, al ministro dei lavori pubblici, « sul disservizio ferroviario in provincia di Reggio Emilia ».

È presente l'onorevole Spallanzani?

(*Non è presente*).

COTTAFAVI. La svolgo io!

PRESIDENTE. Allora do facoltà di parlare all'onorevole Cottafavi per svolgere la interpellanza testè letta.

COTTAFAVI. Non tema la Camera che io parli a lungo su questo argomento, perchè non intendo abusare della sua pazienza, nè voglio ripetere cose, che ebbi in gran parte occasione di dire altra volta. L'argomento però è così grave, ed ha prodotto tali inconvenienti nella regione, alla quale appartengo, che non ho potuto non presentare, insieme con colleghi anche d'altre parti della Camera, una interpellanza per denunciare quegli inconvenienti, che si sono verificati, e per invocare quei rimedii, che possono essere utili e necessari per dirimerli per sempre. Nel marzo di quest'anno ebbi occasione di parlare su di un disegno di legge di spese straordinarie per l'esercizio delle ferrovie di Stato, e di esporre allora considerazioni, che credo meritassero seria attenzione; perchè ritengo che molti di quegli inconvenienti, che si sono verificati, si debbono appunto al fatto che di quanto dissi non si tenne sufficiente conto, forse per ragioni che a me non mi è dato conoscere. Osservavo fin da allora che era grave il momento, nel quale dall'esercizio privato un'amministrazione di tanto peso e di così vitale importanza, quale è nel mondo moderno l'amministrazione ferroviaria, veniva a passare all'esercizio di Stato. Ed esprimevo che mi sembrava che tale passaggio avrebbe dovuto verificarsi nel modo meno sensibile che fosse stato possibile, per non produrre una soverchia scossa, in quanto già una scossa veniva di per sè dal solo fatto del passaggio dall'uno all'altro sistema di esercizio. Vi erano inoltre molte ragioni per credere che una gran parte del personale avesse ad essere distratta dalle sue funzioni, per le stesse necessità della consegna, degli inventari e di tutte quelle molteplici operazioni, che in un'amministrazione di così grande mole

non possano non assorbire una numerosa e la più capace parte del personale medesimo.

Osservai che si era proceduto in modo affatto opposto. Anzichè procurare che il passaggio dall'esercizio privato all'esercizio di Stato seguisse in modo quasi insensibile, quasi fosse la continuazione del servizio precedente, salvo di modificarlo man mano in quel modo che l'esperienza avesse dimostrato utile, si è accentuata la diversità di sistema e d'indirizzo immediato. Si cominciò con distruggere le direzioni esistenti; si cominciò con spostare il personale e con istituire molte direzioni compartimentali; si mescolarono i personali dell'una e dell'altra rete, senza pensare che il personale più abile, che aveva riscosso la fiducia del pubblico, il personale dell'Adriatica, per il ritardato riscatto delle Meridionali, veniva ad essere in minor numero assorbito dall'esercizio di Stato. Così, per esempio, vedemmo la direzione di Bologna perdere il commendator Alzona, funzionario valentissimo, che fu mandato a Milano, dove avrà certo prestato utilissimi servizi, ma dove si sarà trovato spostato, nel momento nel quale più era necessaria la sua permanenza a Bologna, appunto per evitare quelle scosse, alle quali ho accennato.

Si è data la colpa del disservizio ferroviario in gran parte alla mancanza dei carri; si è detto che il Ministero dei lavori pubblici era venuto meno all'aspettativa, perchè non aveva provveduto un numero sufficiente di veicoli, e si arrivò perfino a presentare qui nella Camera un ordine del giorno, col quale si domandava in una sola volta la fornitura di ventimila rotabili, ossia diciottomila carri, due mila carrozze ed oltre a mille locomotive.

Su questo faccio le mie riserve. Ho sempre ritenuto, e sono confortato in questo dall'autorità di persone molto competenti, che conoscono molto bene la statistica del nostro materiale rotabile e le sue condizioni, che, per ciò che riguarda le macchine, non si è fatto abbastanza, cosicchè noi difettiamo in modo straordinario di questo elemento grandissimo di trazione. Ma per ciò che ha riferimento ai carri, non so davvero se tutti gli inconvenienti, che si verificano, provengano dalla sola deficienza di essi o non da qualche altra cosa. Infatti abbiamo osservato che in alcune stazioni, anche importanti e di grande transito, non si possono distaccare i carri vuoti e mandarli a destinazione per la semplice ragione che mancano i mezzi di manovrarli e di trasportarli. Così, per

esempio, per citarvi luoghi che conosco, da Reggio Emilia e da Modena, ove si sarebbero dovuti fermare, si sono dovuti mandare treni interi di vagoni vuoti fino a Bologna, perchè colà non era possibile fare tutte le operazioni necessarie. Ora il gettare sulle nostre reti ferroviarie una grande quantità di carri e di vagoni, prima che si sia pensato a fornirle del numero sufficiente di binari per le manovre ad una certa distanza dalle stazioni, servirà a creare nuovi ingombri, nuovi ostacoli all'esercizio delle ferrovie. Di questo parere ritengo, onorevole ministro, che siano parecchi dei maggiori nostri capistazione, che hanno prestato in ogni occasione un ottimo servizio sotto ogni rapporto. Molti opinano che, se si raddoppia il numero dei carri e si deve pensare a metterli tutti in circolazione, quando non vengano in proporzione aumentati i binari, ci troveremo ad avere un ingombro maggiore sulle nostre linee, ed allora avremo un danno anzichè quel vantaggio che ci auguriamo e che sarebbe legittimo dopo così forti sacrifici.

Chiunque ha avuto occasione di recarsi all'estero ha potuto osservare come, a poco più di un chilometro dai grandi centri commerciali e ferroviari, esistano delle grandi platee, piene di centinaia di binari, sui quali si compongono e si scompongono i treni. Ebbene, da noi ciò non si è ancora voluto o potuto fare.

Ad ogni modo, io ritengo che si debba innanzi tutto pensare a migliorare e ad accrescere il numero dei nostri binari, per poter su di essi far correre un numero maggiore di treni, una quantità maggiore di materiale rotabile.

Questa considerazione, se l'onorevole ministro vorrà anche interrogare il personale ferroviario da lui dipendente, troverà confermata dalla opinione dei suoi più autorevoli funzionari. Ho poi presentato, in unione con alcuni miei colleghi una interpellanza su ciò, che è accaduto nella mia provincia, e brevissimamente lo accennerò. In quella occasione ho avuto modo di corrispondere quotidianamente con l'onorevole ministro, il quale certamente non mi sarà grato della tempesta di telegrammi, che gli ho diretto.

Creda l'onorevole ministro che ci siamo trovati in condizioni disastrose. In una gran plaga di quel fertilissimo territorio la rendita agraria è principalmente costituita dalla

rendita dell'uva, dappoichè il commercio del vino si è di molto ridotto.

Orbene, l'uva è un prodotto tale che non può stare otto, dieci, quindici giorni all'aperto, senza ammuffire, senza rimanere largamente o totalmente deteriorato.

Da una parte i municipi insistevano nell'interesse generale, perchè vedevano danneggiata l'economia generale del comune; dall'altra i proprietari dichiaravano che non avrebbero pagato le imposte, perchè dallo Stato male serviti; e noi assistevamo al doloroso spettacolo dei poveri villici, i quali non solo vedevano i loro prodotti deperire, ma non potevano neanche continuare la vendemmia; perchè i recipienti e carri rurali alla medesima occorrenza si trovavano in stazione in attesa di caricamento. I contadini han dovuto rimanere talvolta tre o quattro giorni in stazione, sotto il sole di giorno, e qualche volta sotto la pioggia, per custodire la propria merce. In questa dura condizione di cose qualche volta si sono ribellati e ci sono state occasioni, in cui fu necessario mandare in stazione tutta la forza pubblica, di cui si disponeva nei diversi comuni, tutti i funzionari e tutte le persone autorevoli, unicamente per mantenere l'ordine pubblico. In un momento di comune letizia, quale è quello del raccolto, in un momento in cui tutti sperano di raggiungere il fine desiderato, che compensi delle fatiche sofferte, il trovarsi invece in mezzo a tanto malcontento, il veder cambiata questa bella e lieta stagione dell'autunno, che è stata sempre proverbialmente rallegrante per tutti, in giorni di maledizione e di imprecazione all'indirizzo di tutto e di tutti (perchè si sa che le popolazioni non ragionano e non danno solamente la colpa ai responsabili, ma anche a coloro, che non lo sono) non è certo spettacolo confortante.

È il secondo anno che questo accade; ed io non posso far altro, che ripetere quanto dissi l'anno scorso. Ho perfetta conoscenza degli ordini dati dall'onorevole ministro e dal direttore generale delle ferrovie, il quale certo non manca nè di attività, nè di zelo, per secondare le autorità locali. Ma dico ad entrambi ed alla Camera che centinaia di vagoni giacevano inerte in alcune stazioni; che, mentre a noi si mandavano i carri senza i copertoni, che dovevano coprirli (il regolamento non permetteva di caricare i vagoni senza i copertoni), intanto in altre stazioni centinaia di copertoni, acquistati di fresco all'estero, giace-

vano inutilizzati. Ciò che dimostra che, mentre le autorità superiori, che costituzionalmente sono chiamate responsabili, davano tutti gli ordini possibili, viceversa questi ordini rimanevano lettera morta, o per il malvolere di qualche dipendente o per la mancanza di pratica e per poca energia dei compartimenti rispettivi.

È la seconda volta che simili casi avvengono, e vorrei che non avvenissero una terza volta. È certo che l'esercizio delle ferrovie non ha conseguito i miglioramenti, che tutti si ripromettevano. E non vorrei che si verificasse ciò, che un tempo sentii dire da uno dei più caldi fautori dell'esercizio privato, il quale esclamò: lo Stato farà le nostre vendette! Purtroppo questa specie di imprecazione ha avuto un principio di attuazione con l'esercizio di Stato. Confido che l'onorevole ministro con la sua energia e la sua competenza vorrà provvedere a porre termine al disservizio.

Sappiamo tutti il ragionamento, che fanno i commercianti, che, senza essere scienziati e non avendo teorie politiche, che alterino il loro giudizio, posseggono, invece, quella pratica dei servizi ferroviari, che loro proviene dal fatto che con essi sono quotidianamente in rapporto.

Essi dicono: non si sa capire perchè, prima dell'esercizio di Stato, bene o male un servizio ferroviario ci fosse, mentre, ora che lo Stato esercita le ferrovie, questo servizio ha peggiorato assai, mentre è noto che lo Stato si riprometteva reali miglioramenti e vantaggi.

Si sono ormai fatte grandi spese, moltissimi carri nuovi si sono già avuti: perchè dunque deve esserci il disservizio più grave? Questo fenomeno non è naturale. Ed io prego l'onorevole ministro di fare una severa inchiesta, perchè non si spiega come il servizio abbia tanto peggiorato per il solo fatto del passaggio dall'esercizio privato a quello di Stato, mentre il secondo non avrebbe dovuto essere che la logica continuazione del primo.

Intanto ci avviene di assistere a scenette di questo genere. L'altro giorno viaggiavo in treno dove erano alcuni commercianti; costoro videro montare vari deputati ed esclamarono: Anche gli onorevoli dovranno aspettare i settanta minuti regolamentari di ritardo, perchè ancora il treno non deve partire, dato che il ritardo non è che di cinquanta minuti! (*Si ride*). Ed avevano ragione, perchè da vari giorni quel treno,

come tanti altri, non partiva se non con sessanta o settanta minuti di ritardo!

A tal proposito ripeterò anche una volta quanto disse alla Camera l'onorevole Di San Giuliano: Noi andremo a finire come in certe ferrovie della Sicilia, dove non si arriva mai in orario! E l'onorevole Di San Giuliano narrò, e l'onorevole ministro Majorana, che mi porge ascolto, potrà confermarlo, che a Catania arrivò in orario un treno, e ciò provocò un grandissimo allarme perchè tutti credettero che fosse accaduto qualche cosa di straordinario in Italia. (*Sì ride*).

FERRARIS CARLO. E vi era l'esercizio privato!

COTTAFI. Oh! in quanto ai ritardi l'esercizio di Stato non ha offerto soluzione di continuità con l'esercizio privato! Anzi i ritardi sono aumentati.

Credo di essermi espresso con sufficiente equanimità, e di non essermi dissimulato le difficoltà, in cui può essersi trovato l'attuale ministro, ed in cui anzi possono essersi trovati anche i predecessori di lui, fra cui l'onorevole Ferraris; difficoltà inevitabili quando amministrazioni così colossali passano in altre mani. Ma è certo che ormai è trascorso sufficiente tempo perchè il treno corra per le sue rotaie, per adoperare una metafora colta dall'argomento di cui parliamo. Confido, onorevole ministro, che terrete conto delle osservazioni, che vi ho fatte in forma, se volete, non tecnica, ma con quello spirito di osservazione, che mi è dettato dall'interesse che prendo all'incremento della pubblica cosa; ed anche dal desiderio vivissimo che lo Stato italiano, dopo che, inaugurando l'esercizio diretto delle sue ferrovie, ha fatto nascere in mezzo alle popolazioni tante speranze, non abbia ancora a produrre nuovi dolori e nuove delusioni. Noi potremo dire che esso avrà fatto opera buona, se renderà meno difficile e meno ardua questa grande amministrazione, la quale soltanto in tal modo potrà avviarsi a quella autonomia, che potrebbe essere una nuova forma di attività feconda per lo Stato italiano. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. -Viene ora la interpellanza dell'onorevole Cavagnari. È presente?

CAVAGNARI. Son qui...

PRESIDENTE. Benissimo! Già lei non manca mai. (*ilarità*).

L'onorevole Cavagnari interpella il ministro dei lavori pubblici. « intorno alle cause ed alle responsabilità del persi-

stente disordine nello esercizio delle ferrovie di Stato, e circa i provvedimenti che intenda di prendere, a fine di restituire in pristino dalle anormali condizioni nelle quali da troppo tempo si trascina, un pubblico servizio che tanto contribuisce alla vita ed alla prosperità economica del Paese ».

L'onorevole Cavagnari ha facoltà di parlare.

CAVAGNARI. Onorevole ministro, chi va leggendo in questi giorni la stampa italiana vede rifiorire un nuovo genere di letteratura, dirò così, il quale arricchisce il gergo ferroviario: bancarotta ferroviaria che si associa alla baraonda ferroviaria; sfacelo che si associa al disordine ferroviario e si mette in rapporto col fallimento ferroviario; disagio e disordine sono i termini più moderati, impotenza ed insufficienza sono quelli che provengono dai più pazienti; ma in mezzo al rifiorire di questa nuova letteratura ferroviaria una cosa resta; ed è una specie, lasciatemelo dire, di atassia locomotrice, di paralisi, che ha invaso tutto il nostro servizio ferroviario. Non che ci trovassimo nelle migliori condizioni possibili quando abbiamo ereditato dalle società private il servizio ferroviario; ma a questa specie di cronicismo, dirò così, ci eravamo abituati, e con qualche sforzo, con qualche lamento, si riusciva più o meno a sbarcare il lunario. Ma venne l'esercizio di Stato; questo doveva essere il tocco e sana, doveva essere l'impiastrò, che doveva sanare la piaga ferroviaria. Ebbene restò la piaga e restò anche l'impiastrò; soltanto oggi potrei dire che l'impiastrò invece di guarire la piaga ferroviaria, l'ha fatta incipriagnire.

Perciò io, che pur rispetto i fatti compiuti, debbo rimproverare a me stesso per primo di avere dato il mio voto a questa nuova forma di esercizio, la quale, nella sua esplicazione, ha dato i peggiori risultati che si potessero avere. Io votai, perchè, come capite, da modesto, modestissimo uomo, che ha l'alto onore di appartenere a questa Assemblea, ma se ne sente tuttavia indegno, per incompetenza, non potevo assurgere a criteri i quali fossero superiori a quelli, che mi venivano dalla bocca del Governo; tanto più quando al banco del Governo sedevano uomini, ai quali davo il mio appoggio politico. (*Commenti*). Giurai un po' *in verba magistri*; e lo feci anche per sentimento umanitario: in quanto che si diceva che, con le società,

tutto il personale, specialmente basso, fosse tiranneggiato, fosse sfruttato, e pareva che dovesse succedere il finimondo.

Credo, anzi, che, alla mezzanotte del 30 giugno 1905, se qualcuno degli appartenenti al servizio ferroviario avrà per avventura dormito, concedendo a Morfeo quelle ore che si convengono, si sarà svegliato di soprassalto, per una specie di suggestione simpatica che sarà venuta in lui; si sarà seduto sul letto, (*Ilarità*) ed avrà detto: oh, finalmente respiro. Quindi avrà soggiunto quanto si legge di spesso nei messali della chiesa: *deinde pausat aliquantulum*. E qui *l'aliquantulum* durerà parecchio. (*Si ride*).

La prima conseguenza, diciamo chiaro, di questo disservizio è insita nella cosa stessa: perchè non si riposa meglio che al servizio dello Stato.

Dai sostenitori dell'esercizio di Stato si aggiungeva: quei piccoli difetti, che possono derivare dall'esercizio di Stato, li correggeremo, mediante una forma, così detta, autonoma.

Veramente questo termine, che non è nuovo, mi suona alle orecchie con poca simpatia. Io delle autonomie applicate nel mio paese ne ho sentito tutti i disagi; e potrei citare degli esempi, perchè l'eco ne sente ancora la mia Liguria, tutti i giorni. Autonomia vuol dire disordine; vuol dire palleggiamento di responsabilità fra funzionari e Governo.

L'autonomia faceva dire al ministro dei lavori pubblici, di fronte ad una Commissione venuta da Genova, per dolersi, la millesima, la milionesima volta, di questa condizione di cose, che, dopo tutto, il servizio ferroviario era affetto da questa autonomia; (*Commenti*) che la responsabilità spettava a questa, e che egli (mi perdoni) se ne sarebbe lavato le mani.

Ma poi, siccome questa forma di autonomia, che *scende per li rami* delle funzioni ferroviarie, ascende, per le funzioni politiche, al Governo, il ministro ha fatto bene ad assumere piena ed intera la responsabilità.

Ecco, in sostanza, quali sono le nostre condizioni.

Si disse dunque: noi correggeremo i difetti, che possono venire dall'esercizio di Stato con la nuova forma; tanto più che abbiamo qualche cosa nel nostro personale che ci affida e ci garantisce; abbiamo il *Deus ex machina*; abbiamo anche chi può essere designato a dirigere sulle rotaie questa nuova

locomotiva ferroviaria; e poi abbiamo sentito annunciare quest'opera nuova, la quale ci doveva affidare sotto ogni rapporto.

Purtroppo a tutti questi esordi, a tutti questi preludi, un'amarissima delusione venne a noi, e più che a noi venne al paese; perchè gli unanimi lamenti che si sentono per ogni luogo dove si esplica la vita attiva del nostro paese e dei quali qui si ode l'eco per nostra parte, mostrano a quali miserrime condizioni sia ridotto il nostro servizio ferroviario. Qualcuno ha voluto giustificare e, se non giustificare, attenuare le conseguenze di questo nuovo sistema, facendone rimontare le cause alle cattive condizioni, in cui lo Stato ha trovato il servizio, ai risparmi inconsulti, che si sono voluti fare durante la gestione privata, all'impreparazione del Governo e dello Stato per assumere i servizi, e ad un mondo di considerazioni, le quali a me non paiono le sole e le vere. A me pare che la questione non si riduca a questo, e che si sia completamente spostata per eliminarne le conseguenze e le responsabilità. Sarebbe errore vano venire qui a domandare più di quello, che le ferrovie, allo stato d'oggi, possono dare: sarebbe un pretendere l'impossibile, e questo noi non domandiamo. Noi vi diciamo, e cerchiamo di dimostrare, che con l'attuale dotazione, con le attuali linee, l'esercizio ferroviario non funziona e non potrà funzionare regolarmente. Che non funzioni regolarmente è dimostrato dalle condizioni disastrose, in cui versano le nostre industrie, obbligate da un momento all'altro a sospendere l'opera loro; ve lo dimostrano le numerose proteste ed anche le *serrate*, che furono confuse con i ricatti. Benedetto ricatto, se mai, è quello, in forza del quale il popolo italiano si eleva gridando che il Governo non è buono a fornirgli i mezzi per lavorare!

Ed io ve lo dimostrerò anche con cifre, che mi rincresce non avere tutte presenti; ma spero che ve ne citeranno anche i miei colleghi che sulla materia sono iscritti; io mi limiterò a dirvi le cifre, che vengono da un centro importante, e che sono indice delle condizioni, in cui si trova quella che io chiamerò, la nostra attività ferroviaria.

Io potrei rispondere alle scuse, che vengono fuori, del maggior traffico che si è verificato: scuse magre, perchè il maggior traffico si è sempre verificato di anno in anno; ed ho qui statistiche, che mi dicono che il porto di Genova non raggiungeva che 700 o 800 mila tonnellate nel 1872, ed ora si avvicina ai 6 milioni.

Dunque questo progressivo sviluppo fortunatamente si è sempre verificato, e voi lo volete considerare come scusa della vostra incapacità ed insufficienza. (*Commenti*). Quasi quasi fate dire ai vostri impiegati che sarebbe desiderabile che questo aumento non si verificasse nel nostro paese, anzi che diminuisse; eresia che costituisce un delitto di lesa patria!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io non lo ho mai detto!

CAVAGNARI. Una statistica, del resto, che mi viene fresca fresca dalla città di Genova, ci dimostra, onorevole ministro, il risultato del peggioramento, del disastro ferroviario, che chiamerò sempre attività. Carri caricati, in complesso, da gennaio ad ottobre nel 1906: 271,729; carri caricati nella stessa epoca, ossia da gennaio ad ottobre del 1905, non ostante le serrate, gli scioperi e le agitazioni: 276,734.

Questi suoi risultati, con una differenza a credito del 1905, nella quale siete partecipi solo per metà, perchè quella famosa notte, che determinò il passaggio all'esercizio di Stato, fu a metà dell'anno. Non sentiva ancora interamente l'eco (io non sono patrocinatore delle Società) di tutti quei provvedimenti, che hanno portato quel malessere, quel malcontento nel personale; non si era ancora manifestato il caos, la confusione in questa malaugurata distribuzione di servizi, che fu la causa di tutto quanto deploriamo.

Dunque nel 1905 abbiamo un credito di 5005 carri. E per giustificare, se credete, il movimento dell'ultimo mese di novembre ed il fatale andare di male in peggio del servizio dipendente dall'esercizio di Stato, eccovi le ultime cifre, onorevole ministro, del mese di novembre, sino al 29 novembre 1906 (più in là non sono potuto arrivare): 22,229 carri; nel 1905, 24,941; differenza in attivo del 1905 (vuol dire che il male era ancora fresco), 2712.

Ecco, onorevole ministro, cifre che parlano chiaro, più dei periodi, perchè noi siamo abituati a sentire eriodi lunghi, levigati e torniti (*Mormorio*) che corrono meglio delle ferrovie. Ma io vorrei invece che i periodi fossero magari sgrammaticati, mal fatti come i miei, e che invece le ferrovie corressero (*Commenti*) ordinatamente e regolarmente.

Posso citare anche un altro dato. Io ho gridato parecchio, ma purtroppo ho gridato sempre invano, perchè la mia voce vale poco; ho avuto occasione, nel volgere del

mese di dicembre degli anni scorsi, di dire forse anche troppo forte: vedete, verso la fine di dicembre a Genova il commercio si lamenta e grida; perchè non posso dimenticare quanto un egregio consigliere di Genova diceva un giorno al ministro Balzano, che visitava quel porto, dove si vedevano accumulati per ogni luogo vistosi ammassi di mercanzie. Diceva: « Vede, onorevole ministro, questa è tutta ricchezza, ma ha bisogno di camminare: restando qui ferma produce, invece, altrettanta miseria, e così la fame si sostituisce alla ricchezza ». Era il consigliere Cappellini: lo ricordo a titolo di onore.

Ebbene, al cadere di ogni lunario erano da 200 a 250,000 tonnellate ferme nel porto. Ma oggi posso dire che si stava meglio quando si stava peggio. E mentre prima arrivava a 250,000 tonnellate lo *stok* immobilizzato, oggi lo *stok* immobilizzato delle merci nel porto di Genova, (lo ho avuto ieri dall'illustrissimo signor sindaco di quella città, e non so se sarà ancora presente qui ad udire queste magre considerazioni non rispondenti purtroppo alla disastrosa condizione delle cose), ammonta nientemeno che a 612,000 tonnellate, le quali sono là immobilizzate. E quando dico immobilizzate s'intende che si deve mettere da parte quello *stok*, che giornalmente va via, quel numero di vagoni, che sono scesi fino a 700, ed a 600, invece di 1200 per lo meno.

Ebbene avete là uno *stok* di 600 mila e più tonnellate (sono notizie che vengono da fonte ufficiale) e si aspetta nella settimana ventura un'altra trentina di piroscafi che vengono ad aggiungersi alla derrata già esistente. E questo vuol dire altre 100,000 tonnellate circa.

Credete proprio che si possa andare avanti in questo modo? Credete di poter provvedere coi disegni di legge, che sono consegnati in quella specie di memoria defensionale, che fa l'ufficio autonomo che voi avete anche a me, come uno degli interpellanti, cortesemente comunicato? Credete voi, onorevole ministro, che si potrà riparare a questa condizione nella quale anzi ci troviamo? Credete voi che si possa riparare con gli opportuni (sia pure, ma non di pronta soluzione) disegni di legge (salvo di discuterne qualcuno nel merito), che avete presentati, e che furono distribuiti, demandati allo esame della Giunta del bilancio, per 910 milioni? Credete che si possa provvedere a questo modo? Non lo credete: sarebbe farvi torto il supporlo! Ed allora,

onorevole ministro, se non si può provvedere così, in qual modo si provvederà?

Onorevole ministro, quando si discuteva uno dei tanti disegni di legge, che hanno accompagnato il passaggio delle ferrovie dall'esercizio privato a quello di Stato, ho udita la voce di un collega, che da poco tempo sta in questa Camera, ma mi è parso che avesse portato una nota così opportuna e giusta, che il suo discorso mi rimase impresso. E l'altro giorno mi recai, come è mia abitudine, in biblioteca, ed ho voluto riassumerne i dati principali.

Ecco che cosa diceva il deputato Goglio nella seduta del 14 marzo 1906:

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

« Quando, al primo di luglio dello scorso anno, le ferrovie passarono allo Stato, io non dubitavo neppure lontanamente che 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 ».

E, dopo aver detto che questo era appunto accaduto quando l'Adriatica e la Mediterranea avevano assunto nel 1885 l'esercizio dallo Stato, aggiunge:

« Se questi criteri fossero prevalsi, non si sarebbero visti i passaggi di capi di servizio e di sottocapi dall'ufficio mantenimento al movimento, dall'ispettorato generale all'ufficio del materiale, dal servizio degli orari a quello degli approvvigionamenti ».

Insomma, onorevole ministro, sapete dove convergono gli appunti e gli strali di tutta la stampa e di tutti gli intelligenti? Convergono sulla pessima applicazione, che si è fatta della legge, e sul rilievo, che si fa che, invece di preoccuparsi del servizio, l'amministrazione si è preoccupata delle persone. Si è fatta la caccia agli stipendi ed ai posti, e si sono viste persone, le quali del servizio non se ne intendono, sbalzate da stipendi di 4,000 lire a stipendi di 10 o 12 mila lire.

Queste sono le notizie che desidererei

potessero essere smentite. Si sono date poi mansioni, che non corrispondevano a quelle, che alcuni avevano avuto precedentemente; quindi al disordine, che nasce già di per sé quando avviene un passaggio d'amministrazione, specialmente complicata ed importante come questa, si è aggiunto il malcontento che serpeggia nel personale. Ha un bel negarlo il direttore! A Torino, per esempio, si dice che siano già promosse cause da ispettori, che furono pretermessi, e si citano perfino i nomi degli avvocati incaricati di difenderli.

Dunque non si è portata soltanto la confusione, ma si è portata anche il malumore, come, del resto, lo stesso memoriale che ho citato non fa che confermare. Si dice che ciò dipenda dalle esigenze del servizio. Povero servizio se non fa che dimostrare l'incapacità di coloro, che ad esso sono preposti!

Sapete, onorevole ministro, come rispondeva uno dei capi di dipartimento, che non conosco neppure di nome, all'attuale disordine? (*Interruzioni*).

Sui giornali cittadini di Genova è comparsa una notizia come questa, e si era nel momento più irritato ed acuto per la mancanza dei carri:

« È ritornato ieri sera da Roma il direttore compartimentale, il quale, a quanto si afferma, ha ottenuto 18 milioni per lavori nuovi da farsi subito. Questi lavori riguardano l'ampliamento della stazione di Teralba, il raddoppiamento famoso del binario Genova-Nervi e Genova-Sestri (dei quali parleremo a suo tempo, onorevole ministro), e la galleria di raccordo fra il molo vecchio del porto e la stazione Brignole ».

Così si provvedeva alla deficienza del movimento!

E qui, poichè mi capita, vorrei domandare, dove siano andati quei milioni, che erano già stanziati fino dal 1897 per quest'ultimo lavoro. Del resto, posso ricordare (e lo ricordo con compiacenza ed anche con un po' di orgoglio, onorevoli colleghi), che dal 1897 sono rimasto sulla breccia, quasi solo, a perorare per questo benedetto allacciamento fra il molo vecchio e la stazione di Brignole in Genova.

Nei primi tempi mi si è preso quasi in giro, e mi si diceva: il deputato Cavagnari vuole la galleria delle Grazie. Io ero l'uomo che voleva la galleria delle Grazie! Vedete la stranezza! Finalmente oggi, sebbene tardi, si è riconosciuto che si deve fare e si fa. E ricordo anche il collega Farina, che mi fu

compagno nella discussione della legge del 1897 a sostenere questa tesi.

Se ciò si fosse fatto allora, taluni degli attuali inconvenienti si sarebbero risparmiati. Quanto c'è voluto, dal 1897 al giorno d'oggi, er far dare esecuzione ad una legge!

L'onorevole ministro del tesoro poc'anzi diceva che i nostri bilanci hanno sempre avuto un periodo ascendente; e lo constatava con piacere e lo abbiamo sentito tutti.

Egli aggiungeva che, se ci siamo trovati talvolta in disavanzi, ciò si doveva a nuove spese sempre sopravvenienti, e che questa progressiva ascensione attiva del bilancio è dovuta all'attività meravigliosa del popolo italiano. Va benissimo; anzi dobbiamo all'energia, alla abnegazione ed alla attività del popolo italiano quella conversione della rendita, di cui tutti ci facciamo belli, ma di cui non abbiamo ancora ricordato il principale fattore.

Epperò permettete che io profitti di questo momento, per mandare un saluto ed un plauso al popolo italiano, che fu il primo a contribuire con la sua abnegazione ed attività a questa conversione, la quale ha alleggerito il peso degli oneri nostri. Ed è vero quanto diceva l'onorevole ministro, perchè noi abbiamo avuto momenti difficili ed abbiamo saputo dissanguare bene il popolo italiano, il quale è stato fermo e resistente alla ferita, ed ha continuato a dare il suo sangue.

Ma, se questo ha fatto il popolo italiano, credete voi che si ripromettesse di queste epoche? Che si ripromettesse un'era (che tutti sognavano come l'età dell'oro), nella quale avrebbe dovuto assistere a questo vero scandalo e nella quale sarebbe stato forzato ad un ozio assoluto? E non ricordiamo noi ciò che si fa negli altri paesi? Non vedete voi, per esempio, ciò che fa una delle nostre alleate, la Germania, cominciando dal suo imperatore, (cui fanno eco le applaudite iniziative del nostro augusto Capo dello Stato), che non ha mai posa, e tende a recare ovunque la iniziativa e l'attività del suo popolo? Vedete che cosa non hanno fatto e non fanno i tedeschi per venire da noi? Sono venuti a sopraffarci nei nostri porti, ed oggi ci contendono il mercato interno per mezzo delle vie fluviali dal Nord. Eppure, quel popolo, di fronte a noi, ha ben pochi metri di spiaggia; mentre ha una flotta commerciale, che viene a contendere con la nostra marina e contende con profitto, dolorosamente parlando. Questo abbiamo saputo fare noi che ave-

vamo il primo posto come nazione marinara, e siamo minacciati di farci prendere il sopravvento dalle nazioni interne! Che cosa ci stanno a fare i popoli, che devono fra loro emularsi, e concorrere a questo pallio benedetto del maggiore progresso odierno se non sono assecondati dai Governi?

Noi facciamo getto dei nostri privilegi, della posizione, che la natura, la geografia ci ha dato, posizione che costituisce un monopolio che non ci dovrebbe poter essere conteso, e guai se non fosse così. E vi so dire che, se a fianco del porto di Genova vi fosse un altro porto (quantunque vi sia quello di Marsiglia, che però non può abbastanza contendere) vi fosse un altro porto che potesse contendere più di Marsiglia, per le tante autonomie che si sono create, vedreste là, nel nostro maggior centro di lavoro, tra breve il vuoto e il deserto. Queste non sono cose che confortano, onorevole ministro, è d'oroso il constatarlo!

Abbiamo mandato (parlo del Governo, io non appartengo al Governo) abbiamo mandato la funzione autonoma delle strade ferrate a fare un giro, e si è creduto con la sua presenza di portare un mutamento immediato nelle condizioni disastrose del mercato e del movimento, specialmente nell'Alta Italia.

Che cosa ha fatto? Si è messa in movimento questa funzione sotto forma di un direttore e di altri, che sono andati a visitare i principali centri.

Sapete, onorevole ministro, quali sono i risultati di questa visita? Era necessaria questa visita, era utile, era opportuna, costituiva un controllo? Per me ha costituito un nuovo ingombro.

L'ho già detto; difatti i treni in quei giorni, l'ho constatato, ritardavano di più. Che cosa si è fatto? I vagoni sono sempre accumulati nelle stazioni, vi durano tuttora, vi durano tanto che pare che quasi stanchi di questa sosta forzata, in qualche stazione si siano agitati, e se ne siano partiti automaticamente anche troppo velocemente. (*Si ride*) Sicuro! La materia si è animata quasi a protesta; il male è che disgraziatamente hanno urtato e sfraccellato, correndo, una povera vecchia.

Questa condizione di cose perdura, ed a Torino industriali ed imprese hanno sospeso quasi del tutto il lavoro.

Perfino dal Cadore giunge la eco di una fabbrica, che lavora il legname e che non può più andare avanti.

Da Venezia si sentono i lamenti di quella cittadinanza, che chiama in aiuto la sua rappresentanza politica; ed a Milano i cotonieri, ed altri rami di industria, a Livorno, e ad Ancona, tutti si lamentano, protestano e minacciano.

È un coro doloroso, un plebiscito doloroso di lamenti, di proteste contro una condizione di cose che non può tollerarsi. E voi, onorevole ministro, non potete porvi rimedio con i mezzi che avete escogitato, se non pensate a riformare radicalmente la funzione del servizio così come è ordinato!

La funzione autonoma dell'esercizio è partita e si recò, oltre che a Milano, anche a Genova, e là ha visto tutto l'accumulo colossale di merce lungo le calate del porto; qualcuno ha detto che, nuovo Colombo, sia andato alla scoperta del porto di Genova. E va bene; che cosa volete che vi dica? Sapete come ha risposto quel presidente della Camera di commercio? Ha detto: onorevole ed illustre funzione autonoma, (*Si ride*) io non vi posso aggiungere una parola che voi non sappiate: le condizioni del porto sono quali le vedete, le condizioni dei lavoratori ne sono la conseguenza. Siamo obbligati a sospendere il lavoro perchè non ci sono carri, e voi pensateci!

Ecco la risposta. E che cosa ha detto la funzione autonoma? Ha detto: specializzeremo.

Non è termine nuovo.

Già tante volte si è usata questa parola, che ricorda i famosi comizi di tutte le Camere di commercio in Roma e il grande comizio tenuto nel palazzo di San Giorgio in Genova. Ma noi non possiamo prestar fede a questa lustra. È polvere negli occhi. Specializzazione è una promessa già ripetuta altre volte, che non approdò ad alcun pratico ed utile risultato.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. È già attuata!

CAVAGNARI. È un termine senza senso, che non serve a nulla. L'unica specializzazione, che bisognava fare, era nella scelta buona del personale e nello svegliare i dormienti, tutti coloro i quali spiegano là loro inazione dicendo: noi siamo stati sopraffatti dagli altri! Noi abbiamo lavorato sempre; e l'Ispettorato regio ha preso il nostro posto. Noi lavoriamo ed altri prende lo stipendio. (*ilarità*) *Hos ego versiculos feci, tulit alter...* il beneficio.

Io ho qui un giornale: *Il Momento* (mi guarderò bene dal leggerlo per non tediare la Camera); contiene una lettera di un certo signor avvocato Geisser, il quale scrive così raggiosamente. Anche egli, dopo aver criticata la affrettata ed inconsulta distribuzione dei servizi, conclude che non ci volevano poi occhi di lince per capire cose che comprende chiunque. Si creano troppi superuomini in Italia! Gente ignorata, che nessuno ha mai visto all'orizzonte, viene alla capitale, si compone alle circostanze, trova il modo di preparare l'ambiente, riesce a vestire l'abito di grandi uomini, e da un momento all'altro giunge l'annuncio, anche talvolta dal banco dei ministri, di importanti missioni a questi nuovi arrivati affidate.

Oh! io approvarei se, invece di medicare piaghe, non fossero essi stessi piaghe ambulanti. (*ilarità*). È così, onorevole ministro, e non ho bisogno di dirlo al vostro criterio, al vostro alto ingegno, che sono momenti gravi, perchè da un momento all'altro possono nascere conseguenze gravissime. E il giorno che nascessero, per la mia poca parte, io che sono venuto alla Camera mezzo moderato, per divenire più tardi progressista e poi quasi radicale, (*ilarità*) finirei, se gli elettori non mi revocano il mandato, per mettermi sulla via dell'anarchia. (*ilarità*).

Quel giorno sarei cogli anarchici...

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Prenderò le debite misure.

CAVAGNARI. E quando si presentasse il fisco a riscuotere quello, che deve essere il corrispettivo di ciò, che non si è lasciato guadagnare, noi saremmo i primi a considerarlo non come un agente dello Stato, ma come un intruso, come un violatore di domicilio, un usurpatore del fatto altrui, come uno, soggetto a quegli articoli del codice penale che contemplano il caso di chi piglia la roba d'altri. (*ilarità*).

Sicchè, onorevole ministro, mi pare che la posizione non consenta remore. *Dum Romae consulitur...* sapete quello, che succedeva! Non valgono i vostri provvedimenti; bisogna avere il coraggio di assumere tutta intera la responsabilità; bisogna avere il coraggio di portare il ferro là, dove occorre; altrimenti per qualche giorno contenterete Genova, Venezia, Savona, Napoli, Ancona o qualche altra città dell'interno, alternativamente, ma verrà il momento che tutti questi malcontenti, non potendo più resistere, solleveranno in coro tale una prote-

sta, di cui sarà difficile misurare le conseguenze. Qualcuno osserva che non è questione politica questa, come se si trattasse di cosa di poco momento; ma per me queste sono le questioni, che possono decidere della vita o della morte di un Governo e di un ministro e quel che più importa del paese. Assumetela, onorevole ministro, la vostra responsabilità; perchè, vedete, di buone parole possiamo dirne, e possiamo anche fare bei periodi e belle frasi, per cui si possano anche riscuotere applausi momentanei; ma tutto questo cadrà infranto se da qui a dieci giorni sentirete il ritornello delle querimonie o nel porto di Genova, o in quello di Venezia, o in quello di Savona, o in quello di Ancona ed altrove. Ed allora?

Comprendo che l'uomo debba fare grandi sacrifici per servire il proprio paese; credo che esso possa resistere, oltre che agli applausi, anche ai fischi; ma credo che venga il momento in cui debba dire: insomma, noi dobbiamo pensare a provvedere, sacrificando tutti gli uomini, che impediscono lo svolgimento della libera attività del nostro paese!

Non voglio più oltre intrattenere la Camera, che mi fu benevola della sua attenzione. Onorevole ministro, sul bilancio dei lavori pubblici ho presentato un ordine del giorno, che spero sarà da voi accettato, e che ci darete sicuri affidamenti, non in base a disegni e considerazioni, che già conosciamo, non in base a disegni di lunga portata. Son certo che commisurerete la vostra posizione con la condizione attuale delle cose in Italia, e darete quei pronti, efficaci provvedimenti, che valgano ad assicurare che il paese non dovrà ritrovarsi in frequenti periodi ricorrenti ed aggravati in questa deplorabile condizione di cose. Se io fossi stato al vostro posto, onorevole ministro, (faccio un'ipotesi assurda) invece di mandare questa funzione...

Voci. No! no!

CAVAGNARI. ...autonoma ad ingombrare anch'essa i vagoni, avrei fatto una cosa molto semplice. Poichè i componenti la funzione sono, dirò così, gli impiegati, avrei chiamato a far parte di una Commissione di inchiesta, sollecita, pronta, per esempio, i presidenti delle diverse Camere di commercio del Regno; avrei mandato gente indipendente a vedere da che dipenda tutto questo dissesto, tutte queste disastrose irregolarità ferroviarie. Volete che una funzione autonoma, che ha la responsabilità del suo operato, che rappresenta

l'aspirazione la più sacrosanta al suo miglioramento, dia torto a sè stessa?

Onorevole ministro, io non sono abituato a dir cosa, che non sia l'espressione della verità; non aggiungo nulla di mio, e lo dico con dolore, perchè non conosco persone e non ho rancori verso nessuno; ma devo compiere il dovere che mi viene dal sacrosanto ufficio che occupo, quello di tutelare fin dove posso gli interessi del Paese. (*Bravo! Bene!*) Invece di mandare in giro questa gente, la quale, *Cicero pro domo sua*, doveva far l'inchiesta sul proprio operato e che quindi non poteva dare responsi disinteressati, che non fossero anche impediti di quella burocrazia che pare non abbia sempre la mente libera, avrei mandato a fare l'inchiesta Commissioni composte in ogni regione di persone indipendenti, incaricandole di esaminare il vero stato delle cose, e di indagare se vi fossero responsabilità. Queste persone indipendenti avrebbero dovuto compiere l'inchiesta alla spiccia, direi quasi alla turca, (*Si ride*) per dar modo al Paese di conoscere le vere cause dei mali che ci affliggono ed al Governo di provvedere immediatamente.

Chiudo il mio breve discorso augurandomi, pel bene del mio Paese, che abbia a chiudersi questo periodo doloroso, che getta anche uno sprazzo di luce sinistra su tutta la rappresentanza parlamentare, dato che sembra che noi veniamo qui non sufficientemente compenetrati di ciò che costituisce l'interesse del Paese. Confido che una buona volta tutti gli ostacoli siano vinti; e dichiaro che, qualora a ciò non si riuscisse, qualora in altro modo non potessimo ottenere ciò che legittimamente chiediamo, ebbene, faremo anche noi la serrata! O almeno, parlo per mio conto, la serrata la farò io, e me ne tornerò a casa mia, a riprendere l'abitudine modesta del mio fucile e dei miei cari monti che non ho mai per altro del tutto abbandonata! (*ilarità — Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza dell'onorevole Arnaboldi al ministro dei lavori pubblici, « quali provvedimenti intenda adottare (ritenendo che lo strano disordine sull'esercizio ferroviario di Stato svoltosi specialmente nei mesi di agosto, settembre e ottobre con tanti dolorosi risultati non dipenda solo dall'infelice condizione del materiale e delle linee) per impedire si rinnovino disastri, non continuino a soffrirne l'industria e il commercio, e cessi all'estero

il severo rimprovero contro le ferrovie italiane».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Arnaboldi.

ARNABOLDI. Premetto e dichiaro che, per quanto abbia votato contro l'esercizio di Stato, non intendo oggi con questa interpellanza di risollevarne la questione di massima sulla miglior forma di esercizio ferroviario, e tanto meno di fare l'apologia delle società che tennero la gestione delle nostre ferrovie sino al 1° luglio 1905. Sono troppo vecchio parlamentare ed amo troppo il mio paese per non capire che una legge importante, quale è quella di un esercizio ferroviario di Stato, voluto e votato dalla gran maggioranza della Camera, può essere criticata ma non deve essere incagliata nell'interesse del pubblico, nell'interesse dell'industria e dell'economia nazionale. Anzi dirò che a questo riguardo parmi doveroso, quando è possibile, di portare qualche suggerimento atto a far migliorare la situazione.

Tuttavia a lei, onorevole ministro, non farà meraviglia la presentazione di una quantità di interpellanze e di interrogazioni fatta in un periodo così anormale dell'esercizio ferroviario che senza esagerazione può essere chiamato, come già dissero altri colleghi, di vera anarchia.

Lo Stato aveva una buona occasione per dimostrare la sua valentia dopo aver rovesciato contro le Società tutte le colpe e tutte le responsabilità del disservizio ferroviario; ma disgraziatamente questa occasione lo Stato se l'è lasciata sfuggire. L'aspettativa era grande, il debutto era atteso con grande impazienza dopo le predisposizioni, veramente non bene preparate; ma sino dal primo atto, bisogna convenire che la rappresentazione ha fatto fiasco.

E baà, onorevole ministro, che con queste parole non intendo alludere a lei personalmente, e neppure chiamar lei totalmente responsabile, come ministro dei lavori pubblici, di questo servizio; sarebbe ingiusto quando si consideri e una certa autonomia della Direzione generale e il complicato meccanismo dell'esercizio stesso.

Io l'ho chiamato in causa soprattutto perchè, persuaso lei stesso delle eccezionali condizioni in cui ci siamo trovati e ci troviamo al riguardo, possa dare a me ragione e spiegare maggiormente la portata dei progetti che ha portato alla Camera, e perchè si possa in pari tempo sentire dalle sue labbra una parola energica che rassicuri da una parte

il pubblico, e dall'altra tutto il mondo ferroviario, che lei per il primo, dal posto che occupa, non può tollerare un andamento di cose che è veramente vergognoso per l'Italia. Perchè, onorevole ministro, la mancanza dei vagoni e delle locomotive, la inservibilità di tanto altro materiale, la insufficienza dei binari morti e di servizio, dei doppi binari, delle segnalazioni, le condizioni di molte stazioni non più corrispondenti all'accresciuto movimento pubblico e commerciale, sono tutte cose vere; ma creda, onorevole ministro, che senza una forte, una costante energia, quale una mente piena di intelligenza, di fosforo e di vita come la sua può dare, pretendendo l'osservanza assoluta di una rigorosa disciplina, non è possibile far camminare una azienda così complicata come la ferroviaria, dove sono in lotta tanti interessi, tante gelosie, tanti elementi che tendono a dissolvere, a disorganizzare.

Non voglio esagerare, ritengo anzi a questo riguardo che siasi esagerato più nelle scuse che nei lamenti. Infatti, ogniquale volta si è verificato un inconveniente qualsiasi, la causa, quasi sempre messa innanzi dallo Stato e dalla direzione generale, fu del materiale mancante, sfasciato, inservibile, che si veniva man mano sostituendo, che non era possibile improvvisare, e richiedeva pazienza da parte di tutti.

E il pubblico ha mostrato di averne della pazienza, e molta, se si pensa al tempo che dura questo stato di cose, mentre poi da notizie conosciute si sapeva che precisamente in quest'anno 1906 il materiale era aumentato.

Infatti, troviamo nella relazione 1906, che la Direzione generale delle ferrovie ha presentato al ministro, che al 31 giugno le locomotive sommarono a 2773, con aumento di 103, in confronto di quelle del 1905; che le automotrici raggiungevano il numero di 60; che i veicoli sommarono a 61,850, con un aumento, in confronto del 1905, di 706, divisi naturalmente in vagoni, bagagliai e carri merci.

Ma, quando la scusa del materiale pareva un po' troppo ripetuta, allora se ne trovò un'altra: l'Esposizione di Milano.

Si può dire che l'Esposizione di Milano abbia fatto, in gran parte, le spese di quasi tutto il disservizio ferroviario, che abbiamo lamentato fin'ora.

Eppure se si mette in confronto quanto si era verificato nello scorso anno, quanto con vibrata parola era stato pubblicato dal-

l'onorevole Maggiorino Ferraris nella *Nuova Antologia* e dall'onorevole Brunialti nel *Messaggero*, coi ripetuti lagni portati alla Camera (oggi nuovamente illustrati dall'onorevole Cavagnari) riguardo all'inceppato servizio del porto di Genova, di cui l'onorevole Fasce, sottosegretario di Stato fin dal 1905, deve saperne qualche cosa, per le enormi difficoltà da lui superate per conseguire un lieve assetto momentaneo; se si mette tutto questo in confronto, dico, con quello, che è accaduto poi nell'anno corrente, ad un anno di distanza, quando si poteva supporre che alle più urgenti necessità si fosse almeno in parte provveduto, si deve tutti convenire che l'esercizio ferroviario di Stato è andato enormemente peggiorando, e che i disastri, i quali hanno portato dolori e lutti a tante famiglie, si sono accresciuti. Questo, onorevole ministro, è di cattivo augurio per l'avvenire, se non si provvede con mano di ferro, con eccezionali sistemi, pari almeno alla eccezionalità dei disordini verificatisi. Poichè quello, che resta difficile a me di comprendere, è questo: come mai durante la gestione delle Società, che possedevano materiale e strade da loro tanto trascurate al punto di chiamarle quasi responsabili dell'attuale disservizio, non siansi mai verificati casi così eccezionali come quelli, a cui si arrivò durante l'esercizio di Stato, specialmente in questi ultimi mesi.

Per dimostrare molto brevemente quanto ho accennato, e che la condizione delle strade e del materiale c'entravano fino ad un certo punto, basterà ch'io ricordi alcuni fatti.

Per esempio, un ritardo di venti minuti, avvenuto alla stazione di Sondrio, mentre tutto era pronto per la partenza, per la impossibilità di trovare il capo convoglio di servizio, che si era addormentato in un locale sperso della stazione stessa; (*Ilarità*) i numerosi manuali addetti agli scambi, fuggiti per disastri avvenuti, per altri minacciati od impediti per la prontezza di altri agenti ferroviari; la chiusura di stabilimenti industriali per la mancanza del carbone, che è tuttora il vero pane quotidiano dell'industria nostra, o di materia prima; la sospensione per un determinato numero di giorni di accettare merci per spedizioni; e il fatto più grave che dovrebbe sembrare impossibile, avvenuto il 24 settembre o ottobre che sia, quando, mentre a Padova parenti ed amici stavano attendendo il feretro del compianto pubblicista Giuseppe Sacchetti, già diret-

tore dell'*Unità cattolica*, al quale si volevano rendere gli ultimi onori, feretro, il cui arrivo era stato preannunciato dai giornali, e che doveva provenire da Firenze, al giungere del treno non si trovò il vagone, nel quale doveva essere rinchiusa la salma, che si seppe poi, dopo qualche ora, era stato dimenticato alla stazione di Bologna, dalla quale giunse la sera. Bastano, dico e ripeto, questi fatti per dimostrare come la questione del materiale e la condizione delle strade non siano le uniche cause del disservizio, ma provenga da un disordine complesso ed esteso al quale è di estremo dovere riparare al più presto.

D'altra parte mi domando: quali sono le novità che hanno potuto impedire allo Stato di disporre, preparare un regolare servizio ferroviario, e speciali servizi necessari specialmente nei tempi della campagna bacologica e vinicola?

Più volte, onorevole ministro, nel passato, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici o con interpellanze, sono state rivolte vive proteste, reclami e raccomandazioni al Governo perchè tali servizi, da anni trascurati, fossero migliorati; ma alle promesse fatte pochi miglioramenti seguirono. Si è più volte raccomandato, da colleghi e da me, che in determinati centri di produzione fossero depositati al momento opportuno almeno un certo numero di vagoni per poter rispondere con sollecitudine alle esigenze momentanee; ma questo non venne mai fatto; per modo che al ripetersi delle campagne bacologiche e vinicole si verificarono gli stessi inconvenienti di carico e scarico, di spedizioni e di ritardi di arrivi, non certo favorevoli ai commerci locali, ai negozianti e ai compratori, e che si ripetono da dieci e più anni; Bastava che la Direzione generale delle ferrovie di Stato prendesse norma da quanto era stato detto dal Parlamento italiano a questo riguardo per formarsi un criterio di preparazione a tale servizio, ed evitare quindi danni e lamenti inevitabili e maggiormente sentiti in un complesso di servizio così eccessivamente eccezionale.

Per aggiungere scuse a scuse si è detto e ripetuto che tale condizione di cose dipendeva, anche in gran parte, dall'aumento del traffico; che impediva, col materiale tanto in disordine, di poter rispondere alle esigenze del servizio.

Posso ammettere che in causa di un aumento di traffico in alcuni mesi dell'anno, derivato dall'Esposizione di Milano, abbia

momentaneamente influito agli inconvenienti avvenuti, ma dall'esame della relazione della Direzione generale al ministro sull'andamento delle ferrovie del 1906 già citata, vedo che l'aumento del traffico generale, calcolato sul valore delle merci dell'importazione ed esportazione, non fu più dell'otto per cento per anno, e quindi non mi pare possibile che dato l'aumento del materiale già verificatosi nell'anno, il numero dei vagoni in affitto, molti dei quali furono persino abbandonati sui binari, e un aumento di traffico non eccessivo, non si potesse provvedere a tutti gli importanti servizi se non fosse intervenuta molta trascuratezza.

Del resto, se anche il traffico poteva ricevere un incremento maggiore derivante e dall'Esposizione di Milano, e da un aumento di produzione o di ricerca, è facile comprendere come alla Direzione generale, composta di uomini non nuovi ai servizi ferroviari, e che sapeva al pari di tutti, quando cominciava l'Esposizione, quanto durava e quando sarebbe stata chiusa, non dovesse essere difficile di disporre le cose in modo che, senza portar pregiudizio al servizio dell'Esposizione stessa, non fosse disorganizzato l'andamento ordinario di tutto il servizio della nostra rete ferroviaria.

Quante volte, in occasione di feste speciali, in determinati paesi, quando le stesse direzioni ferroviarie comunicano con appositi avvisi ribassi di tariffa, si è pensato di dare disposizioni necessarie per preparare un determinato numero di vagoni per il ritorno, per non disturbare i viaggiatori dei treni ordinari o diretti che percorrono l'uguale binario? Ben raramente, per non dire quasi mai!

E così si è ripetuto anche con l'esercizio di Stato ciò, che è quasi sempre avvenuto con l'esercizio privato: che hanno prodotto e producono tuttora, e più di prima, quegli straordinari agglomeramenti di vagoni, nei quali si cacciano e confondono viaggiatori d'ogni classe, come fossero un branco di pecore, producendo una confusione che forma lo scandalo nostro e dei forestieri. Fatto che ha dato luogo a lamenti gravi, pubblicati su giornali esteri, e che avrei desiderato fossero stati risparmiati al nostro paese.

Infatti a molti colleghi, ed allo stesso onorevole ministro, non saranno sfuggite le parole, che il corrispondente romano mandava al *Times*, il primo giornale d'Inghilterra, deplorando questo sistema di affol-

lamento dei vagoni sulle nostre ferrovie. Ecco le precise parole che si leggevano il 7 ottobre 1905:

« Nulla può scusare il vergognoso affollamento delle carrozze di prima classe dovuto ad un'idea di economia piuttosto gretta; ma fino a che la maggior parte degli uomini politici, dei funzionari e dei giornalisti viaggeranno gratuitamente, vi è poca speranza di riforme efficaci ».

In questa generale condizione di cose, per le quali tutti ne andarono di mezzo, per le quali, avere una relativa puntualità in una parte di linee, si trascurarono le altre, portando gl'inconvenienti che si sono verificati nel porto di Genova, e sulle linee che ne dipendono, con danno del commercio, si doveva pur capire che i commenti e le proteste del Paese non potevano mancare e imprimere ben dolorosi pensieri. Se per un'occasione, come quella dell'Esposizione di Milano io pensai tante volte, noi abbiamo avuto un disservizio simile, che cosa sarebbe di noi se domani il nostro paese si trovasse complicato in una guerra, quando il pronto trasporto delle truppe può decidere della vittoria?

Certo l'esempio che ha dato l'esercizio di Stato, non può a meno di impensierire anche dal lato finanziario come non può a meno di farci considerare che il nostro servizio vinicolo fu compiuto quest'anno in una stagione quasi eccezionale, che se per disgrazia la stagione fosse stata cattiva, come molte volte si è verificato, le piogge avrebbero talmente rovinato i prodotti, che certo lo Stato si sarebbe trovato involto in una quantità di proteste, di liti e di spese, per compensi di danni che sarebbero stati reclamati da compratori e negozianti.

Ma di quanto sono andato accennando io debbo aggiungere che un po' di responsabilità vi è pure da parte degli impiegati ferroviari; e quando dico impiegati ferroviari intendo comprendere tutti, alti e bassi. Riconosco il valore ed il merito di molti di essi e specialmente di alcune categorie che apprezzo e stimo altamente, pur tuttavia essi presentano alcune lacune non tanto per causa propria individuale, ma per l'erroneo sistema burocratico sopra il quale è basato tutto il nostro esercizio ferroviario, il quale obbliga una gran parte degli impiegati stessi ad occuparsi troppo in lunghi lavori di tavolo che tolgono loro la possibilità di esercitare attività e sorveglianza in quello che costituisce l'importante e diretto servizio dei

treni, delle stazioni, dei dipendenti. Perché i ritardi delle partenze dai centri principali delle stazioni capolinea, il servizio tutto delle stazioni, il loro andamento regolare, la puntualità e la disciplina del personale dipende specialmente dalla sorveglianza oggi completamente trascurata da coloro i quali sono investiti da speciali posti nell'ispettorato.

Io ammetto che sulle grandi linee (prendendo, per esempio, per centro Milano, dove si concentrano le linee del Gottardo, del Cenisio, quella proveniente da Genova, da Venezia, da Roma) possano per molte combinazioni di cose, avvenire e ripetersi ritardi, anche per dipendenza delle dogane di confine che esercitano la loro influenza sui treni diretti obbligati ad una lunga sosta e alle quali sarebbe pure bene di provvedere. Ma il riprodursi di ritardi continui maggiori oltre sopra queste linee anche sulle secondarie e locali che comprendono un tragitto da 40 a 60 chilometri al più, per cui non si compie il tragitto se non in due o tre ore e più, continuando così per mesi e mesi senza una vera plausibile scusa, è cosa che fa veramente meraviglia e dipende molto, per non dire quasi sempre, dalla sorveglianza, da un sistema di ispezione che manca completamente al vero scopo per cui venne istituito.

Altro che materiale e strade! Bisogna distruggere molte rilassatezze, far rinascere e mantenere la disciplina e il rispetto, rinvigorire la funzione del personale dell'ispettorato e molti benefici si verificherebbero subito.

Onorevole ministro, da quando si aprono gli sportelli per i biglietti ai viaggiatori, a quando un treno parte, da quando si consegna una merce al giorno che si riceve, cento combinazioni indipendenti dal materiale fanno ritardare il servizio, e una maggiore sorveglianza lo impedirebbe.

Quasi sempre il bigliettario apre lo sportello non prima dei venti minuti dalla partenza.

Ultimamente in alcune stazioni fu istituito uno sportello speciale, nel quale si distribuiscono ad ogni ora biglietti per tutti i treni e per tutte le linee; il pubblico ne fu avvisato; ma la cosa era così improvvisa che i viaggiatori non se ne accorsero, e continuarono come prima; cosicché, molto essendo l'agglomeramento del pubblico, lo sportello non si chiude se prima tutto non è stato servito, e poichè il tempo è poco,

così si raggiunge l'ora della partenza del treno che bisogna ritardare.

Altro tempo si perde, ed altra confusione nasce per il modo, col quale si procede per la consegna dei bagagli. Nelle ferrovie estere da anni sono introdotte quelle pesi automatiche a fior di terra, per mezzo delle quali l'incaricato, che conosce già il peso della tara del carrello del facchino sul quale sono trasportati, in brevi minuti, senza scarico e carico, fa la bolletta di spedizione; invece nelle nostre stazioni continua ancora l'antico sistema, per cui i bagagli per la consegna passano per le braccia di sei o sette persone, rimangono mescolati ai bagagli di varie destinazioni, cosa che produce confusione e facilissime deviazioni per l'enorme confusione di gente e di bagagli che si verifica e che ha portato quest'anno ad altri eccezionali casi di perdite, di deviazioni, di manomissioni di bagagli e di merci, che hanno tutti impressionato, e più ancora i forestieri.

I capi-stazione, specialmente quelli delle piccole stazioni, che chiamerò rurali, se non in tutte, nella maggior parte sono caricati da un soverchio lavoro. Essi per lo più si mettono d'accordo con l'altro impiegato, che serve loro d'aiuto per avere poi la giornata dopo o la mezza giornata in libertà; ciò porta la conseguenza che il capo-stazione, o chi ne fa le veci, nel giorno di lavoro, è caricato da un cumulo di servizi, che è difficile possa con precisione disimpegnare, e così per esempio treni merci che passano anche avanti ai diretti, ritardo nella distribuzione dei biglietti, nella consegna o spedizione di telegrammi, nella spedizione di merci, imbarazzi di decisioni in stazioni di maggiore importanza che aumentano i ritardi.

La preoccupazione maggiore è di non concentrare nella loro stazione troppi treni che spesso vi arrivano, e così molte volte senza ragioni sono fermati ai dischi, alterando così, continuamente, gli orari. In quanto ai capi stazioni delle città e di quelle principali stanno in ufficio; essi non arrivano ai treni in partenza che all'ultimo momento, mentre è precisamente alle partenze e arrivi dei treni, alle loro condizioni di pulizia, di ordine, di illuminazione, di sicurezza, di osservanza d'orario che debbono concentrare tutta la loro energia ed attività.

Quando poi si cerca di diminuire i ritardi che si verificano lungo il percorso, non vi si riesce mai. Il macchinista lo vorrebbe anche per il premio spettantegli, ma spesso

il ritardo è troppo e non sempre le condizioni della linea gli permette a lui di riacquistare con la maggiore velocità il tempo perduto; i capitreno che pure avrebbero un interesse a raggiungere con sollecitudine la città, ove finiscono il servizio, non se ne incaricano molto. Succede per esempio di dover scaricare a parecchie stazioni delle merci a grande velocità e dei bagagli, i capi treni, il personale viaggiante, visto che i manuali, i facchini sono impegnati altrove, potrebbero in via eccezionale prestarsi loro, ma allora pare nasca una specie di aristocrazia di classe, pare perdino della loro dignità, e subiscono piuttosto l'aumento del ritardo a danno di tanti interessi.

Ho voluto, con questi fatti che possono sembrare di non grande importanza, mettere in rilievo come ci sia un complesso di circostanze, con quelle che ho già dette, non dipendenti soltanto dalle condizioni del materiale e delle strade, ma anche da un complesso di trascuratezze da parte degli impiegati che dovrebbero essere evitate, da prescrizioni improntate ad una maggiore energia ed attività, sulle quali si basa specialmente un buon andamento di esercizio ferroviario, sia di Stato, che privato.

Tutti questi inconvenienti da me lamentati rappresentano un insieme eccezionale, perchè un servizio, che deve essere basato sopra un principio d'ordine matematico, di precisione, di obbedienza e di adempimento dei propri doveri da parte degli impiegati, è impossibile che possa esercitarsi con ordine, se non è scrupolosamente osservata la più minuziosa attenzione. Avviene come in una macchina, nella quale, se si trascura una parte, tutto l'ingranaggio si arresta.

Ed è per questo, onorevole ministro, che ho cominciato il mio discorso col raccomandare a lei una maggiore energia, specialmente nel pretendere una disciplina assoluta nelle nostre ferrovie.

Se lo stato attuale di cose ed il modo col quale procede l'esercizio di Stato fanno sorridere qualcuno con ironia, io non rido, ma mi addoloro vivamente. Forse sono stato un po' crudo nel mio dire, non per spirito di opposizione al Governo, non per combattere la direzione generale messa alla testa delle ferrovie, ma piuttosto per spingere, con l'esposizione di cose vere, vedute e constatate, all'osservanza più scrupolosa delle norme regolatrici, perchè il servizio ferroviario riprenda il suo corso normale e perchè il traffico ed il pubblico possano godere di quei vantaggi che godono

oramai tutte le ferrovie delle nazioni civili del mondo.

Spero di avere dall'onorevole ministro una risposta alta e sicura, e che sia in pari tempo una vera promessa che egli vigilerà minuziosamente, affinchè la politica ferroviaria d'Italia, di questo paese che ha dato così prodigiosi esempi di progresso, non continui ad essere la causa di un rosario di lamenti pel suo commercio, per le sue industrie e per la sua vita interna, e non continui ad essere lo zimbello dell'estero. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. La facoltà di parlare spetta ora all'onorevole Colajanni.

*Voci.* A domani! a domani!

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

### Risultamento di votazioni.

PRESIDENTE. Dichiaro chiuse le votazioni e prego gli onorevoli segretari di enumerare i voti.

(*I segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1906-907:

Presenti e votanti . . . . .	242
Maggioranza . . . . .	122
Voti favorevoli . . . . .	198
Voti contrari . . . . .	44

(*La Camera approva*).

*Presero parte alla votazione:*

Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Agnini — Albasini — Alessio — Aprile — Arigò — Arlotta — Arnaboldi — Aroldi — Artom — Astengo — Aubry.

Baccelli Alfredo — Barnabei — Barzilai — Basetti — Benaglio — Berenini — Bergamasco — Bertarelli — Bertetti — Bertolini — Bianchi Emilio — Bianchi Leonardo — Bianchini — Bona — Bonacossa — Bonicelli — Borciani — Boselli — Bottacchi — Botteri — Bovi — Bracci — Brandolin — Brizzolesi — Brunialti — Buccelli.

Calissano — Camera — Cameroni — Campi Numa — Canevari — Cao-Pinna — Capece-Minutolo — Caputi — Carboni-Boj — Carcano — Carmine — Carnazza — Casciani — Castiglioni — Cavagnari — Ceslesia — Celli — Centurini — Cerulli — Chiapusso — Chiesa — Chimienti — Cica-

relli — Ciccarone — Cimati — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Colosimo — Cornaggia — Costa Andrea — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Crespi — Curioni.

Da Como — Dagosto — D'Alì — Daneo — Danieli — Dari — De Andreis — De Bellis — De Luca Ippolito Onorio — De Marinis — De Novellis — De Riseis — De Seta — De Viti De Marco — Di Rudinì Antonio — Di Rudinì Carlo — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Trabia — Donati.

Facta — Faelli — Falaschi — Falconi Nicola — Falletti — Fasce — Ferraris Carlo — Finocchiaro-Aprile — Florena — Fortunato — Fulci Nicolò — Furnari — Fusco.

Galletti — Gallina Giacinto — Gallino Natale — Gallo — Galluppi — Gattorno — Gaudenzi — Gavazzi — Gianturco — Giardina — Giolitti — Giordano Apostoli — Giovagnoli — Giovanelli — Giuliani — Giunti — Goglio — Greppi — Grippo — Gualtieri — Guarracino — Guastavino — Guerci — Guerritore.

Lacava — Landucci — Larizza — Lazzaro — Leali — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Loero — Lucca — Lucchini Angelo — Lucchini Luigi — Lucernari — Luciani — Lucifero Alfonso — Lucifero Alfredo — Luzzatti Luigi.

Majorana Angelo — Majorana Giuseppe — Malvezzi — Manfredi — Manna — Mantica — Mantovani — Maraini Clemente — Maraini Emilio — Marazzi — Maresca — Marinuzzi — Masciantonio — Masini — Masselli — Massimini — Matteucci — Medici — Molmenti — Montagna — Montauti — Morando — Morelli-Gualtierotti — Morpurgo — Moschini.

Negri de Salvi — Niccolini.

Orlando Salvatore — Orlando Vittorio Emanuele — Ottavi.

Pais-Serra — Papadopoli — Pavia — Pavoncelli — Pellecchi — Pennati — Petroni — Pistoja — Podestà — Pompilj — Pozzo Marco — Prinetti — Pugliese.

Raineri — Rampoldi — Rava — Rava-schieri — Rebaudengo — Reggio — Ridola — Rienzi — Rizzone — Rocco — Romussi — Roselli — Rossi Enrico — Rota — Rovasenda — Rubini — Ruffo — Rummo — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Salvia — Sanarelli — Santamaria — Santini — Santoliquido — Saporito — Scaglione — Scano — Scaramella-Manetti — Scellingo — Schan-

zer — Scorceiarini-Coppola — Sili — Sonnino — Sormani — Soulier — Spallanzani — Spirito Francesco — Staglianò — Strigari.

Talamo — Tasca — Tecchio — Tedesco — Teso — Testasecca — Torlonia Leopoldo — Torrigiani.

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

Weil-Weiss.

Zaccagnino.

*Sono in congedo :*

De-Nava.

Grassi-Voces.

Romanin-Jacur.

*Sono ammalati :*

Campi Emilio.

Dal Verme.

Ginori-Conti — Gucci-Boschi.

Miniscalchi-Erizzo.

Rizza Evangelista — Rizzo Valentino.

Toaldi.

### Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza pervenute alla Presidenza.

PAVIA, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere, se, e quando, intenda provvedere in modo stabile alla cattedra di filosofia teoretica nell'Università di Catania, che per ben venti anni è stata lasciata senza insegnante effettivo, ma con un semplice incaricato.

« Giardina ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere, se non creda indispensabile rimuovere intanto e sollecitamente quelle cause prossime e locali di disservizio ferroviario, verificabili alla stazione di Monza, e dipendenti tra altro da deficienza dei binari di scarico, dalla esigua capienza dell'attuale magazzino, dall'insufficienza di gru e dell'attuale piano caricatore, nonchè dalla deficienza numerica di manovali e capisquadra, ecc., come e meglio dalle raccomandazioni più volte affacciate dall'industria monzese.

« Pennati ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere se, visto che il Senato non ha ancora discusso il disegno di legge approvato dalla Camera dei deputati il 26 maggio 1905 sulle decime ed altre prestazioni fondiari, intenda di proporre una proroga dei termini assegnati dalla legge 14 luglio 1887, termini che scadono il 31 dicembre 1906.

« Niccolini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per rendere più celeri le comunicazioni ferroviarie fra Bari e Taranto, e ciò in armonia ai legittimi desideri ed agli impellenti bisogni delle popolazioni interessate.

« Alfredo Lucifero ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare i ministri dell'istruzione pubblica e di grazia e giustizia: 1° Sul trattamento inflitto dai burocratici del suo dicastero al professore Luigi Pavia, e sui frequenti arbitrii favoritismi, dinieghi di giustizia, che rendono necessaria una inchiesta generale sugli uomini e le cose della Minerva; — 2° Sulla situazione fatta al segretario avvocato Ugo Fioretti, e se e come il ministro intenda porvi riparo in seguito alla sentenza, a lui nota, della sezione di accusa di Roma (16 ottobre 1905), e interPELLa pure il ministro guardasigilli se non ritenga doveroso eccitare l'azione del Pubblico Ministero per la riapertura del processo Fioretti unico modo

legale — essendo inammissibile il ricorso in Cassazione — onde riparare a violazioni di legge e a errori di fatto constatati nella detta sentenza.

« Calvi Giusto ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno inserite nell'ordine del giorno come pure l'interpellanza se entro le 24 ore non vi saranno osservazioni in contrario per parte degli onorevoli ministri.

La seduta termina alle ore 18.35.

*Ordine del giorno per le sedute di domani.*

*Alle ore 10.*

*Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1906-907 (289 e 289-bis).

*Alle ore 14.*

1. Interrogazioni.
2. Seguito dello svolgimento delle interpellanze ed interrogazioni sul servizio ferroviario.

**PROF. AVV. LUIGI RAVANI**

*Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia*

Licenziata per la stampa il 9 dicembre 1906.

Roma, 1906 — Tip. della Camera dei Deputati.

