

CCLXI.

2^a TORNATA DI MERCOLEDÌ 5 DICEMBRE 1906

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI

INDICE.

Comunicazioni della Presidenza.	<i>Pag.</i>	10418
Risultamento della votazione per la nomina di un commissario del Consiglio superiore del lavoro e di un segretario della Presidenza		10418
Interrogazione:		
Tutela dei nostri connazionali colpiti dal disastro del Cile:		
CAVAGNARI		10418
POMPILJ (<i>sottosegretario di Stato</i>)		10418
Completamento dei servizi diplomatico e consolare:		
FIAMBERTI		10420
POMPILJ (<i>sottosegretario di Stato</i>)		10419
Spesa per la nuova aula e per la sistemazione di Montecitorio:		
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>).		10421-22
SANTINI		10422
Rimessa delle locomotive della stazione di Roma:		
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>).		10423
LARIZZA		10423
Trattamento ai deviatori del servizio del mantenimento ed a quelli della trazione uguale a quello fatto ai deviatori del movimento quando ne disimpegnano le mansioni:		
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>).		10423
GALLINO		10424
Interpellanze:		
Servizio ferroviario (<i>Seguito dello svolgimento</i>):		
CRESPI		10426
GUERCI		10424
GUASTAVINO		10439
GRAFFAGNI		10446
MORPURGO		10449
REGGIO		10441
ROMUSSI		10453
Osservazioni e proposte:		
Sul processo verbale:		
FAELLI		10456
FERRARIS MAGGIORINO		10417
PRESIDENTE		10417

La seduta comincia alle ore 14.5.

ROVASENDA, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare sul processo verbale l'onorevole Maggiorino Ferraris. Parli pure.

FERRARIS MAGGIORINO. Onorevole Presidente, se ella me lo permette, vorrei esprimere alla Camera il mio rammarico per non essermi potuto trovar presente ieri, avendo dovuto assentarmi da Roma per la morte improvvisa del generale Provenzale, egregio soldato e cittadino, sindaco della mia città natia. A Lui la cittadinanza decretò pubblici funerali, ai quali credetti mio dovere di intervenire.

Avendo io promosso la discussione con una mia interpellanza e sembrandomi poco riguardoso il sottrarmi alla discussione medesima, credetti di pregare l'illustre Presidente della Camera di voler consentire, come già in molti altri casi si era fatto, che la mia interpellanza restasse nell'ordine del giorno. La Camera ha creduto diversamente; io sono sempre deferente alle decisioni di questa alta Assemblea e non mi lagno. Tengo soltanto a che la mia condotta sia perfettamente chiarita, e che la Camera sappia che, se una volta non potei trovarmi presente, fu perchè il mio dovere mi chiamava altrove, per un lutto che ha colpito non solo la mia città, ma anche la mia famiglia, essendo il defunto mio strettissimo congiunto.

PRESIDENTE. Mi compiaccio che ella abbia fatto conoscere alla Camera le ragioni della sua assenza di ieri. Da parte mia però ho creduto di non poter decampare dalle esigenze del regolamento, il quale prescrive che, qualora l'interpellante non sia presente, la sua interpellanza si intende ritirata.

Non essendovi altre osservazioni, il processo verbale di ieri si intende approvato.

(È approvato)

Congedo.

PRESIDENTE. L'onorevole Papadopoli ha chiesto un congedo di giorni 10 per motivi di famiglia.

(È concesso).

Risultamento di votazioni.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento delle votazioni di ballottaggio fatte ieri.

Per la nomina di un commissario del Consiglio superiore del Lavoro:

Votanti 259

L'onorevole Chimirri ebbe voti 149

Id. Turati » » 73

Schede bianche 33

Schede nulle 4

Proclamo eletto l'onorevole Chimirri, che ebbe il maggior numero di voti.

Per la nomina di un segretario della Presidenza della Camera.

Votanti 258

L'onorevole Cimati ebbe voti 151

Id. Maresca » » 80

Schede bianche e disperse . 28

Proclamo eletto l'onorevole Cimati, che ebbe il maggior numero di voti e lo invito a salire sul banco della Presidenza.

(L'onorevole Cimati sale sul banco della Presidenza).

Comunicazione della Presidenza.

PRESIDENTE. La Corte dei conti partecipa che nella seconda quindicina di novembre non è stata eseguita alcuna registrazione con riserva.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima interrogazione è quella dell'onorevole Cavagnari, al ministro degli affari

esteri « per conoscere quali provvedimenti abbia preso il Governo in tutela dei nostri connazionali, di fronte all'immane disastro onde fu colpita la Repubblica del Cile ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di parlare.

POMPILI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. La prima notizia pervenuta al Ministero degli affari esteri in orno al repentino disastro da cui fu colpita la città di Valparaiso, si ebbe mediante un telegramma di quel console, il quale annunciava che la colonia italiana era stata duramente colpita, e chiedeva che fosse messo a sua disposizione un fondo per soccorsi di 10 mila lire. Io risposi subito, dando istruzioni per una pronta ed energica azione, autorizzando a disporre dei soccorsi richiesti nella cifra domandata. Egli ringraziò da parte della colonia, aggiungendo di avere formato una squadra di sicurezza, di aver provveduto all'ambulanza, aiutato anche da un egregio medico del Consolato, e di avere provveduto altresì alla distribuzione dei soccorsi.

Il Ministero telegrafò anche al nostro ministro a Santiago perchè si recasse al più presto sul luogo del disastro; di dove questi richiese qualche altro sussidio. Allora il Ministero si rivolse al Commissariato per domandargli di accordarlo sul fondo dell'emigrazione.

Il Commissariato disse che ciò non poteva disporre di propria iniziativa, ma che doveva prima interrogare la Commissione di vigilanza, cosa che avrebbe fatto al più presto.

Siccome il tempo passava, così il Ministero, malgrado la ristrettezza del fondo, autorizzò il console a erogare altre 5 mila lire per aiuti.

Intanto il Commissariato raccolse le più minute notizie intorno ai nostri connazionali, tra i quali fortunatamente sembra che non se ne trovino molti di percossi dalla sciagura; e altresì promise di chiedere in una delle prossime sedute alla Commissione di vigilanza che sia messo a disposizione del nostro consolato laggiù un congruo fondo per soccorrere ulteriormente coloro, che ne avessero bisogno.

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

CAVAGNARI. Io ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle precise, particolareggiate ed esaurienti notizie che mi ha dato, e lo ringrazio tanto più perchè sono

state più precise e particolareggiate di quelle, che mi diede intorno al disastro di California. Sono lieto che i nostri connazionali, che si trovano all'estero, abbiano sentito subito gli effetti dell'affetto doveroso, che lega il Governo e il nostro paese alla colonia che si trova nel Cile. Dopo ciò non aggiungerò altro e solamente mi permetto di osservare che la Commissione di finanza della emigrazione in certe circostanze dovrebbe rendere un poco più solleciti i suoi provvedimenti, affinché i concorsi riescano pronti e corrispondenti alle esigenze del momento e non arrivino come i famosi soccorsi di Pisa, un po' tardi. Non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Verrebbe ora l'interrogazione dell'onorevole Borghese al ministro della guerra « per sapere se non ritenga inconciliabile con l'altissima funzione riservata all'esercito, e con i vigenti regolamenti, l'impiego della truppa a difesa di privati interessi contro le rivendicazioni collettive di diritti comunali ».

Ma, per l'assenza dell'interrogante, questa interrogazione s'intende ritirata.

Seguirebbe l'interrogazione dell'onorevole Cottafavi al ministro della guerra « per apprendere se, come confida, verranno ritirati i progetti di legge sulle scuole militari » ma essa è stata ritirata.

L'onorevole Fiamberti interroga il ministro degli affari esteri « per sapere, come intenda provvedere alla deficienza e rilassatezza nel servizio diplomatico e consolare, lamentate specialmente nelle regioni del Plata ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per gli esteri per rispondere a quest'interrogazione.

POMPILJ, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. La interrogazione dell'onorevole Fiamberti verte intorno a due punti: e, cioè, la insufficienza e la rilassatezza del servizio tanto diplomatico, quanto consolare.

Il primo, se si riguarda alle rappresentanze presso gli Stati dove abbiamo rilevanti interessi, non si potrebbe dire insufficiente, perchè presso ognuno di essi teniamo missioni diplomatiche vere e proprie omissioni consolari, incaricate altresì del servizio diplomatico.

È vero che sarebbe opportuno di integrare questo servizio, perchè in alcune parti dell'America i nostri rappresentanti non risiedono nello Stato, presso il quale sono accreditati, ma in altri paesi finitimi; così

ad esempio, il nostro rappresentante per Haiti e San Domingo è il ministro all'Avana, il nostro rappresentante per la Bolivia e l'Equatore è il ministro a Lima, il nostro rappresentante per Honduras, Nicaragua, San Salvador e Costarica è il ministro al Guatemala. Ma in quei paraggi i nostri interessi non sono molto rilevanti.

Nelle tre repubbliche del Plata, dove invece giganteggiano, vi è una rappresentanza diplomatica con residenza di fatto nelle capitali tanto dell'Argentina, quanto dell'Uruguay e del Paraguai. Anzi a Montevideo è stata creata una legazione nuova.

Più che nei capi di missione, una certa insufficienza è sentita per gli ufficiali dipendenti.

Sarebbe certamente desiderabile che in talune ambasciate e legazioni si avesse un numero maggiore di segretari, e di addetti, e, fossero sempre provvedute di un segretario, che ne tenesse la reggenza, quando, il capo missione per qualunque ragione è assente, senza dover per ciò ricorrere a colleghi di Stati amici.

Ciò per il servizio diplomatico. Il servizio consolare veramente scarseggia in molte parti, dove sempre più si sente il bisogno di istituire nuovi uffici.

Molto si è fatto, ma la rete è tutt'altro che completa; ed al più presto possibile, non appena vi saranno fondi, dovremo aumentare il numero dei consolati di carriera. Ma anche sotto questo aspetto le regioni del Plata non possono dirsi trascurate, perchè l'Argentina ha 5 posti consolari, uno ve n'è all'Uruguay ed un altro al Paraguai. All'infuori della domanda di un nuovo consolato di carriera nell'Uruguay e precisamente a Paysandu, e del ristabilimento di un vice consolato in un altro punto dell'Argentina, altre proposte effettive di aumento non vi sono.

Quanto alla rilassatezza, certo si nota negli ufficiali diplomatici e consolari una repugnanza ad andare in sedi lontane, un desiderio non sempre moderato di congedi prolungati e di trasferimenti. Il Ministero ha combattuto in qualche modo queste tendenze, sia assicurando vantaggi nell'anzianità per coloro che risiedono in residenze lontane e disagiate, sia mettendo a carico degli ufficiali le spese di trasferimento quando il trasferimento è chiesto da loro, sia riducendo gli emolumenti dei consoli quando si trovano in congedo.

Debbo, peraltro, confessare apertamente che la rilassatezza piuttosto si è ma-

nifestata nell'amministrazione centrale, dove è spesso mancata la fermezza dovuta e necessaria nell'applicare le disposizioni vigenti. Onde si sono ingenerate abitudini che è d'uopo troncate, altrimenti a breve andare diverrebbero intollerabili. Per conto mio, credo di dare l'esempio di una doverosa ma sempre giusta fermezza. Mercè il riordinamento generale e complesso del Dicastero, apparecchiato con amorevole e organico studio in ogni sua parte, confido che esso divenga, quale deve essere, modello di sollecitudine, di ordine, e di disciplina.

Ma, all'infuori di ciò, non può dirsi che il servizio sia negletto. Certo, in un personale abbastanza numeroso, qualche eccezione si può incontrare, ma nel tutto insieme il servizio procede regolarmente. Si deve anche tener conto dell'emigrazione che sempre più dilaga, e spesso in condizioni non fortunate e non facili.

Mi preme anzi di cogliere l'occasione per tributare ai funzionari delle tre carriere dipendenti dal Ministero i dovuti elogi che in generale essi meritano davvero per intelligenza, capacità, rettitudine e zelo.

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

FIAMBERTI. Sono lieto di avere provocato le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, dichiarazioni che mi danno affidamento che il servizio diplomatico e consolare in genere, ed in specie quello destinato alle regioni del Plata, sarà migliorato, e che sarà provveduto alle sedi consolari vacanti, facendo così in modo che le nostre rappresentanze consolari siano complete e spieghino tutta la energia e la oculatezza che sono necessarie per la protezione dei nostri interessi, avuto specialmente riguardo all'aumento della emigrazione in quei paesi.

La mia interrogazione fu mossa da qualche fatto particolare che attesta della rilassatezza che, almeno in passato, si dovette lamentare. Per esempio, l'onorevole sottosegretario di Stato sa che in occasione di una vertenza provocata dall'urto fra un piroscafo italiano e un rimorchiatore d'Argentina, il capitano del piroscafo italiano, quantunque la ragione fosse dalla sua parte, fu per due volte carcerato.

E quando il nostro concittadino ricorse al consolato italiano laggiù, si sentì rispondere dal console che egli nulla aveva a vedere nella vertenza, quasiché non fosse in quel caso obbligo del console di inter-

venire anche spontaneamente, come è suo obbligo di farlo ogni volta che sono in giuoco interessi italiani.

Non comprendo perchè l'Italia non debba in questo imitare l'esempio di tutte le altre nazioni, specialmente dell'Inghilterra. Ricordo che un rappresentante del consolato inglese, in occasione di un recente dibattito, si è interessato tanto di una vertenza riflettente sudditi inglesi, da assistere perfino alle udienze dinanzi alla Corte d'appello di Genova ed alla Corte di cassazione di Torino, per assicurarsi che fossero garantiti gli interessi dei suoi connazionali.

Io non domando che i rappresentanti italiani arrivino sin là, ma chiedo che spieghino tutta la energia loro a seconda delle circostanze; domando che dalla sede centrale partano ordini ed istruzioni severe perchè i nostri rappresentanti compiano sempre il loro dovere in conformità della giustizia e dell'interesse nazionale. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Tasca, si considera ritirata la sua interrogazione al ministro dell'interno « sulle deprecabili condizioni della pubblica sicurezza nella provincia di Girgenti ».

Passeremo quindi a quella dell'onorevole Rubini ai ministri dei lavori pubblici e degli affari esteri.

POMPILJ, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Onorevole Presidente, l'onorevole Rubini mi ha incaricato di scusarlo perchè, occupato nella Giunta del bilancio, non può trovarsi presente, e nello stesso tempo chiede che la sua interrogazione sia mantenuta dopo le altre che si trovano nell'ordine del giorno. Il Ministero naturalmente acconsente.

PRESIDENTE. Va bene, così sarà fatto: abbiamo ora la interrogazione degli onorevoli Romussi, Turati e Viazzi, al ministro della guerra, « per sapere, se e come creda di poter giustificare la censura e il trasloco, inflitti all'impiegato d'ordine Francesco Bruno del reggimento artiglieria a cavallo in Milano, in violazione della legge sull'ordinamento dell'esercito e di tutte le più elementari garanzie giuridiche della difesa ».

ROMUSSI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMUSSI. Poichè abbiamo ottenuta una soddisfacente spiegazione intorno all'argomento della nostra domanda, così intendiamo ritirare la interrogazione.

PRESIDENTE. Passeremo allora a quella dell'onorevole Santini al ministro dei la-

avori pubblici « per apprendere a quale somma ammonterà la spesa per la nuova aula e per la sistemazione del palazzo di Montecitorio ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a quest'interrogazione.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io non ho la illusione di dire cose nuove all'onorevole Santini; perchè penso che egli, per lo speciale affetto che ha sempre dimostrato a questo argomento, ne sappia almeno quanto noi. Rapidamente gli dirò che il progetto del professore Basile, per cinque milioni di spesa, evidentemente è inferiore come previsione alla spesa definitiva occorrente; perchè in quel progetto non fu prevista nè la spesa necessaria per la sistemazione provvisoria del vecchio palazzo, nè quella per i lavori di consolidamento del palazzo stesso; non solo, ma non furono previste neppure nel progetto Basile le spese di espropriazione per causa di pubblica utilità (*Commenti*).

Ognuno vede quindi come quella previsione sia di molto inferiore alla spesa definitiva. C'è la legge del 1904, è vero, che ha fissata la cifra di 6,500,000 lire. Ma neanche quella legge io credo contenga nei termini reali il preventivo della spesa; perchè anche quella legge trascurava la spesa dell'adattamento provvisorio dei locali vecchi, e limitava le espropriazioni; fra le quali non comprendeva per esempio la spesa necessaria per la prosecuzione della via delle Convertite.

Sicchè, tirando i conti, aggiungendo cioè la spesa per la sistemazione provvisoria e aggiungendo la ulteriore spesa per le maggiori espropriazioni, e dovendo elevare il fondo delle impreviste al di sopra delle 116 mila lire calcolate, che sono alquanto inferiori alla somma effettiva, potrei dire all'onorevole Santini che ogni ragionevole previsione si aggiri intorno ad una spesa definitiva di 10 milioni. E mi auguro che questa nostra previsione possa essere mantenuta, quando, in un tempo più o meno remoto, l'onorevole Santini presenterà un'altra non imprevedibile interrogazione su questo argomento. (*Ilarità — Approvazioni*).

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

SANTINI. Studiando la fisionomia dell'onorevole Dari debbo arguire che egli sia, in proposito, del mio stesso pensiero, ossia deplori l'incarico della costruzione dell'aula parlamentare, affidato all'architetto Basile,

il cui progetto, come ha detto l'onorevole Dari, manca semplicemente di tutto, (*Sifride*) se non reca neppure la spesa, che l'onorevole Dari ha ammesso riuscirà il doppio di quella in primo tempo preventivata. Ma io credo che ci troveremo a pagare (e dovremo esserne contenti) una spesa tripla di quella preventivata, ossia intorno ai 18 o 20 milioni.

Vorrei, poi, che l'onorevole Dari avesse la cortesia di dirmi quanto siavi di vero in una voce vaga, secondo la quale l'aula nuova, in sostituzione di quella Comotto, che fu vero delitto distruggere, sarebbe costruita con legno di foreste sicule. (*Ilarità*). Ma io deploro energicamente il modo onde venne dato l'incarico.

V'è, anzitutto, una questione di moralità: poichè fu ingannata la buona fede degli architetti italiani. Ciò non riguarda lei, onorevole Dari, ma i predecessori suoi. Si parla sempre dell'opportunità di continuità d'indirizzo, ma io questa continuità d'indirizzo interrompere, quando l'indirizzo fosse, come è nel caso, dimostrato cattivo. Fu ingannata, come ho detto, la buona fede degli architetti italiani, quando fu indetto un concorso, il cui programma imponeva un milione e mezzo di opere e l'obbligo di non costruire nulla al di là del perimetro attuale di Montecitorio.

In seguito si venne ad altro criterio; ed invece di aprire un nuovo concorso, come sarebbe stato onesto e giusto, s'incaricò il professor Basile, egregia persona, di cui non conosciamo i lavori, perchè il magnifico Teatro Massimo di Palermo è opera del padre suo e di lui Roma non conosce che brutti villini, antiestetici, specie quelli per uomini politici... (*Viva ilarità*) consentendosi al Basile ampia libertà di azione, sia sulla spesa, sia sulla superficie da occupare.

Ciò in quanto ha tratto alla questione morale; veniamo ora alla questione estetica.

È permesso, onorevole Dari, di sovrapporre uno stile così detto *liberty* moderno sulle classiche linee Berniniane? Il progetto Basile s'impronta allo stile *liberty*, innestato alle classiche linee Berniniane. Vedrete che bella cosa ne verrà fuori! È un'eresia artistica codesta! Eppure i pezzi grossi del suo Ministero, digiuni dell'arte, hanno approvato il progetto, che è criticabile sotto ogni punto di vista. Non sarebbe almeno desiderabile, onorevole Dari, che il pubblico, che paga, vedesse esposto quanto si ha in animo di effettuare? Nei concorsi vengono

esposti i progetti per saggiare la pubblica opinione; e perchè questo lavoro, che importerà 18 o 20 milioni (non s'illuda, onorevole Dari: il Palazzo di giustizia parla), si vuole costruire quasi di soppiatto? Vi sono ragioni per impedire la pubblica discussione, che è un diritto del contribuente?

Poi, non so perchè, in un paese, quale l'Italia, che vanta così eletti cultori delle arti belle, che è stata la maestra classica di tutte le nazioni del mondo, si vada a dar l'incarico ad un egregio signore, senza concorso, quasi degni concorrenti mancasero. Siamo, così, alla seconda edizione del concorso per il monumento a Mazzini; monumento, che fu dato ad un altro, per la semplice ragione che egli è il capo di quella camorristica e buffonesca associazione, che si chiama *massoneria*. (*Viva ilarità*).

E credo che anche qui abbia ficcato lo zampino la ridicola ed utilitaria banda degli architetti dell'Universo, dei grandi commendatori dei compassi e di altre pagliacciate. Io, dunque, deploro che un'altra volta il Ministero dei lavori pubblici, (non l'attuale) abbia permesso la violazione dei diritti di tutti gli artisti italiani, non bandendo un concorso per un'opera eminentemente nazionale quale è il Parlamento.

Io termino, ma comprenderà l'onorevole Dari come io, ad onta della mia migliore volontà, non possa dichiararmi soddisfatto della risposta sua, e non me ne dichiaro soddisfatto, perchè, interprete del pensiero di tutti i partiti della Camera, io vedo la questione presentarsi sotto un aspetto gravissimo, così che debba convertire la mia interrogazione in interpellanza. Intanto non si eviteranno i guai, che sono sorti da tutte le parti: inquilini che protestano, strade sbarrate, raine tutto in giro. E poi avremo questo innesto, non medico, ma architettonico, anzi antiarchitettonico, dello stile moderno detto *liberty* collo stile Berniniano, un mostruoso aborto con l'aggiunta di avere fin quasi entro il nostro palazzo il caffè Aragno, magari con relative scene di pugilati. (*Si ride*)

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'interrogazione dell'onorevole Santini era concepita in questi termini: « per apprendere a quale somma ammonterà la spesa per la nuova aula e per la sistemazione del palazzo di Montecitorio ».

A questa precisa interrogazione io ho dato, credo, una precisa risposta.

SANTINI. L'ho riconosciuto: era la sintesi.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'argomento era questo.

SANTINI. Allargherò...

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ora ho sentito perfino parlare del modo come il contratto è stato fatto: l'onorevole Santini sa benissimo che il contratto non fu fatto da noi...

SANTINI. L'ho detto!

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Egli ha alluso anche al merito del progetto: ma sa benissimo che il progetto ha seguito la via normale, essendo stato approvato dai competenti Corpi tecnici a cui la legge demanda l'approvazione di simili progetti. Finalmente egli parlò d'una certa buona o mala fede relativamente alle minori previsioni di spesa; ma io ho risposto che il preventivo era esattissimo in ciò che contemplava, ma non contemplava altre opere, a cui si deve por mano. Dirò che fu ventilato anche il progetto di allargare di molto le due vie laterali al nuovo palazzo, ed anche la piazza retrostante...

SANTINI. Non la tocchino, per carità!

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. ...ma siccome questo allargamento avrebbe, non solo ritardato i lavori, ma anche di molto aumentato il preventivo della spesa, tale proposta non venne accettata, e questa è forse la sola opera nostra.

SANTINI. Buona.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per conseguenza, non ho niente da mutare alle risposte date intorno ai preventivi fatti in origine, nè intorno alla previsione delle maggiori spese; dolente di non poter seguire l'onorevole Santini sugli altri argomenti, che divagano alquanto dall'interrogazione formulata.

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interrogazione.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Bonicelli al ministro dell'interno « intorno alle provocazioni ed agli eccessi di prevenzione e di repressione compiuti dalla forza pubblica in Brescia nei giorni 22 e 25 luglio 1906 ».

Non essendo presente l'onorevole interrogante, questa interrogazione si intende ritirata.

Per l'assenza dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica rimangono nell'ordine del giorno le due inter-

rogazioni che seguono, l'una dell'onorevole Manna e l'altra dell'onorevole Rosati.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Larizza al ministro dei lavori pubblici « sull'urgenza di disporre che venga costruita alla stazione di Roma una rimessa locomotive, che non sia, come l'attuale, un pericolo permanente per gli operai ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di parlare.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Dirò all'onorevole Larizza che, se limitiamo la ricerca alle condizioni di pericolo in cui, secondo esso, si troverebbe la rimessa delle locomotive nella stazione di Roma, dovrei rispondere che questo pericolo non esiste; perchè la rimessa locomotive della stazione di Roma, non solo non si trova in condizione diversa dalla maggior parte delle altre, ma anzi, per lo sfollamento avuto in questi ultimi tempi, quando molte locomotive furono inviate alla stazione Tuscolana, ivi il movimento è diventato meno intenso, e perciò più libero.

Ma c'è un altro punto di vista dell'interrogazione; ed è precisamente quello per cui i servizi della stazione di Roma devono rispondere alle maggiori e crescenti esigenze della capitale. E sotto questo punto di vista, mi è grato di dirgli che è in corso di studio un progetto per coordinare l'impianto dell'attuale stazione di Termini coi nuovi impianti della stazione Roma-Trastevere. In questi nuovi lavori è compresa l'esecuzione di un nuovo impianto di rimessa di locomotive, la quale meglio risponderà alle esigenze della stazione di Roma, ed ai giusti desideri del collega Larizza.

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

LARIZZA. La mia interrogazione è stata determinata dalla notizia della morte accidentale dell'allievo macchinista De Mojà.

Questo disgraziato padre di famiglia, mentre, la notte del 12 luglio ultimo, saliva sulla locomotiva dentro il deposito, rimase stritolato tra uno dei pilastri dell'arco di entrata della rimessa e la macchina che già era in movimento.

Simile infortunio è capitato anche ad altri disgraziati che, per ragioni di lavoro, s'erano trovati in quel sito. Sicchè non trattasi d'un caso isolato; ma di un pericolo permanente per gli operai.

Ecco perchè io ho mosso la mia interrogazione, ed ora chiedo formalmente al Governo che provveda alla costruzione di una nuova rimessa, ove gli operai possano lavorare senza pericolo.

Ella, onorevole sottosegretario di Stato, mi promette che la rimessa sarà ricostruita con nuovi criteri, secondo le esigenze crescenti della stazione di Roma: benissimo! Ma tenga in ispecial modo presente il lamentato pericolo, e disponga che sia completamente eliminato coi nuovi lavori.

Pensi che prima le macchine erano più strette, ed ora, invece, quelle di nuova costruzione dette « Mucca » hanno tale larghezza, da lasciare appena 13 centimetri di spazio tra le loro pareti esterne ed i pilastri degli archi di entrata della rimessa; sicchè è facile che un operaio resti schiacciato, mentre sale o scende dalla locomotiva. Nè si può dire che in tal caso vi sarebbe imprudenza da parte sua, poichè le esigenze del lavoro non consentono che si calcoli esattamente l'istante in cui la macchina sia per muoversi, e può quindi con facilità verificarsi un infortunio, come quello avvenuto in persona del povero De Mojà.

Mi auguro adunque che si provveda convenientemente alla sicurezza dei lavoratori! (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Verrebbe ora l'interrogazione dell'onorevole Colajanni al ministro dell'istruzione pubblica « sull'insegnamento della filosofia nel regio liceo Giuseppe Garibaldi di Napoli ». Ma, non essendo presente l'onorevole Colajanni, la sua interrogazione si considera ritirata.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Gallino Natale al ministro dei lavori pubblici « per sapere se, a modifica di quanto è stabilito nel recente regolamento ferroviario, non creda doveroso accordare ai deviatori del servizio del mantenimento ed a quelli della trazione lo stesso trattamento fatto a quelli del servizio movimento, quando disimpegnano uguali mansioni ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di parlare.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Gallino sa di certo che la mercede è perfettamente uguale per i deviatori del movimento, della manutenzione, della trazione: sicchè io credo che la disparità di trattamento, per la quale egli interroga, debba riferirsi piuttosto alle speciali competenze accessorie.

Su questo terreno delle competenze accessorie, è evidente che i deviatori del mo-

vimento hanno un servizio molto più importante dei deviatori della trazione, perchè ai primi incombe la responsabilità della sicurezza della circolazione dei treni, la quale non incombe invece ai deviatori della trazione, che non manovrano ai bivi della aperta linea, ma lavorano invece nei locali interni di deposito. Onde è che per regolamento esiste una differenza fra gli uni e gli altri, in quanto che differente è l'opera degli uni e degli altri.

Se non che egli completa la sua interrogazione dicendo che tutti i deviatori debbono essere trattati allo stesso modo quando disimpegnano eguali mansioni.

Ebbene, è certo che quando i deviatori della trazione e della manutenzione saranno adibiti ai medesimi lavori che spettano ai deviatori del movimento, avranno, ed hanno già, il loro medesimo trattamento, sia per le competenze accessorie, sia anche per l'alloggio. La questione è per conseguenza col regolamento risolta nei termini di un eguale trattamento in occasione delle medesime funzioni; ed assicura l'amministrazione ferroviaria di Stato che a questo regolamento corrisponde costante la esecuzione di fatto.

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

GALLINO. Veramente il regolamento ferroviario ha due articoli un po' contraddittorii, perchè, mentre in uno si stabilisce una certa competenza ai deviatori unicamente del movimento, in un altro invece si dice che anche tutti gli altri deviatori, quando soddisfino ad eguali mansioni, abbiano lo stesso trattamento.

La direzione ha applicato subito l'articolo più restrittivo, e n'è derivato che individui quali occupavano identici posti colla stessa responsabilità avevano una differenza di trattamento a seconda che appartenevano al movimento o al mantenimento. Da qui è nata una piccola agitazione, che mi ha determinato a presentare l'interrogazione. Ma, in seguito alle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, io mi dichiaro soddisfatto; tanto più che mi risulta che è stato provveduto in conformità ad esse.

Sono pago quindi di avere con questa mia modesta interrogazione contribuito, anche in minima parte, perchè giustizia fosse questa volta realmente fatta.

Seguito dello svolgimento delle interpellanze sul servizio ferroviario.

PRESIDENTE. Essendo decorsi i quaranta minuti assegnati alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno, il quale reca: Seguito dello svolgimento delle interpellanze e interrogazioni sul servizio ferroviario.

L'onorevole Colajanni interpella il ministro dei lavori pubblici «sul servizio ferroviario».

Non essendo presente l'onorevole Colajanni, la sua interpellanza s'intende ritirata.

Segue quindi l'interpellanza dell'onorevole Guerci, pure al ministro dei lavori pubblici, «sul servizio ferroviario».

L'onorevole Guerci ha facoltà di parlare per svolgere la sua interpellanza.

GUERCI. Deploro di aver ricevuto soltanto ieri la bellissima relazione dalla nostra amministrazione ferroviaria, diretta al ministro dei lavori pubblici; lo deploro perchè avrei desiderato di approfondirla mentre ho dovuto accontentarmi di farne una lettura affrettata.

Per quanto la lettura sia stata affrettata mi ha lasciato però una convinzione, che non potrebbe essere modificata da un maggior esame, quella, cioè, che la nostra amministrazione ferroviaria lavora con idee precise, sa quello che vuole; e il sapere ciò che si vuole è già una cosa rara in questi nostri tempi chiacchieroni.

Accompagnano la relazione cinque pagine scritte dal direttore generale, commendatore Bianchi; scritte con una serenità, con una calma, direi quasi, con un'aria di rassegnazione che per questi tempi — chiamiamoli così — di gonfiature, è veramente consolante. In queste cinque pagine il commendatore Bianchi enumera e dimostra le ragioni del disservizio ferroviario, deplorato con tanta ira dall'amico onorevole Cavignari; le dimostra all'evidenza, almeno per me, non so per gli altri.

Se è così come dice il direttore generale delle ferrovie, la discussione odierna non dovrebbe sconfinare, dovrebbe, cioè, limitarsi ad indagare se le ragioni addotte dal nostro direttore siano vere o meno; perchè, se sono vere, e per me le sono, qualunque blateramento sul disservizio non avrebbe ragione di essere portato in questa Camera.

Il commendatore Bianchi dichiara e dimostra che la prima disgrazia per il servizio

ferroviario proviene dal non aver concluso il riscatto delle Meridionali nel giugno del 1905; e non si accontenta dell'affermazione, la dimostra.

Ora, se una delle cause maggiori del disservizio sta nel non avere concluso il riscatto delle Meridionali nel giugno del 1905, la responsabilità deve proprio cadere sull'Amministrazione ferroviaria, o non deve piuttosto cadere sopra di noi?

Io ricordo la discussione che si è fatta a questo proposito, e rammento come da questa parte si esagerassero milioni ipotetici, rubati o sciupati (*accenna all'Estrema*); ma anche da quell'altra parte (*accenna alla Destra*), vi erano da parte di certi omoni dei silenzi, delle reticenze, dei se, dei ma, sia per la paura di perdere la popolarità, sia per la smania di andare a sedere ad uno di quei posti (*accenna al banco del Governo*), che costrinsero il povero Fortis a fare *per vil-tade il gran rifiuto*. Dunque la responsabilità sarebbe nostra.

Il commendatore Bianchi dimostra, egli non blatera soltanto; che prima del 1906 era difficilissimo poter noleggiare dei carri per la ferrovia, quando cioè imperavano le Compagnie; e che questa difficoltà crebbe smisuratamente perchè il traffico, nel 1906, salì ad un decimo in più. È la verità? Le cifre non si possono mica inventare nè improvvisare. Se il movimento aumentò di un decimo nel 1906, vi dovevano essere maggiori difficoltà per avere i carri a nolo, di quelle difficilissime avute dalle Società nel 1905.

Il commendatore Bianchi dimostra che, se anche avesse potuto avere i carri che erano richiesti, mancavano i binari e i servizi di stazione per manovrarli.

Di chi è la colpa? Bisognerebbe rian-dare il passato, e cercarne la responsabilità nella politica ferroviaria dei Ministeri precedenti.

Se un'altra delle cause del disservizio ferroviario è l'aumento di un decimo del traffico verificatosi nel 1905, la responsabilità cascherà un po' su questo nostro incomprensibile e grande paese, che ha la disgrazia di correre insperatamente alla sua redenzione economica, per quanto da noi si faccia ogni possibile per arrestarlo e magari per fermarlo in questa sua corsa benefica.

Il commendatore Bianchi afferma che una delle ragioni di malcontento sta nel fatto che tanto nel pubblico che nel personale ferroviario s'era diffusa l'illusione

che con l'esercizio di Stato dovessero arrivare lì per lì vantaggi insperati.

È la verità: ma di chi è la colpa? Questo malumore c'era anche prima che arrivasse l'esercizio di Stato.

Leggevo allora, come oggi, articoli sui disastri, e lamentanze d'ogni genere...

CAVAGNARI. Ma c'è un'aggravante!

GUERCI. Certo che c'è; anzi una differenza, che, cioè, allora appena si sentiva un suono acuto di un violino ed immediatamente si metteva la sordina all'istrumento.

Chi pagasse per mettere la sordina non lo so; so soltanto che nel bilancio del nostro esercizio di Stato spese per sordina non ve ne sono.

L'onesto nostro Cavagnari ha detto che si è trovato un linguaggio nuovo per esprimere il disordine ferroviario. È vero, ma faccio notare un altro fenomeno, che per 15 anni, prima che arrivasse il servizio di Stato, qui, all'Estrema, ho sentito un frasario contro le Compagnie ferroviarie così violento che non ha riscontro con quello cui ha accennato Cavagnari; se vi fosse qualcuno che ne dubitasse, vada a leggere i discorsi dell'ex ministro Pantano; c'è una differenza, ma soltanto in questo, che allora da quella parte (*indica la Destra*) si taceva, ora invece quel frasario se l'è appropriato quella parte, mentre si tace da questa.

CAVAGNARI. Io ho parlato anche allora!

GUERCI. L'eccezione conferma la regola.

Può parere strano che io sostenga l'esercizio di Stato, io che non sono un convertito per questo sistema, per quanto abbia assistito alle prediche dell'onorevole Carmine. Non sono un convertito, per quanto sapessi, e l'abbia censurato qui, inascoltata Cassandra, la politica ferroviaria dei Governi passati, politica che si appoggiava sopra il principio deleterio, che cioè le Compagnie, essendo organismi di Stato, appena appena accennassero a dimagrimento, occorreva ingrassarli con concessioni d'ogni genere, come illustra l'onorevole Saporito.

Non mi convertii perchè presagivo quello che si verifica oggi, che cioè il pubblico avrebbe centuplicato le esigenze ed il Parlamento, invece di opporre a queste esigenze una doverosa resistenza per solidarietà per un'istituzione creata da esso, avrebbe ingrossato le lamentanze del di fuori.

Se non sono un convertito, ho accettato i fatti compiuti lealmente, ed è per questo che sento una solidarietà, che mi fa dire al

pubblico, per quanto la mia voce non possa uscire da quest'Aula, che egli deve non soltanto pazientare, ma coadiuvare l'opera dello Stato; perchè se i frutti sono acerbi per ora, in seguito saranno copiosi e maturi. Dico modestamente da quest'Aula, a quei signori che erano usi mettere le sordine, che per dieci anni non è possibile parlare di esercizio privato, quindi che è perfettamente inutile che sciupino ora tempo e fiato.

Dico all'amministrazione ferroviaria che perseveri nell'opera ma coll'amore e coll'interesse che ha dimostrato sin qui; ed a quel modesto personale che lavora e pazienta sulle nostre ferrovie, che soltanto dall'esercizio di Stato può sperare in un migliore avvenire. Per questo, se troverò un ordine del giorno che risponda a questi miei convincimenti, darò il modesto appoggio del mio voto. (*Commenti — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Crespi al ministro dei lavori pubblici « sulla crescente disorganizzazione delle ferrovie dello Stato ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Crespi per svolgere questa interpellanza.

CRESPI. Onorevoli colleghi! Non è senza trepidazione che si può intraprendere la discussione di così importante argomento, che agita intiero il paese e lo pone in vero stato di crisi; non è senza trepidazione che si può affrontare, come io intendo di fare, la parte più vitale di esso, la più urgente, la più delicata.

Il trattare oggi la questione ferroviaria nel suo complesso uscirebbe anche dai limiti di un discorso parlamentare; così che è necessario piuttosto soffermarci a un tema specifico, che è posto non da me, ma dal paese, il quale si domanda, se il presente ordinamento delle ferrovie dello Stato, nella sua forma, nella sua essenza, e nelle persone che lo costituiscono, corrisponda alle supreme necessità del momento. Questo il vero problema urgente, onorevoli colleghi, al quale oggi è giuoco forza rispondere.

E per ciò consentitemi un'analisi che ci condurrà poi alla sintesi.

Siamo tutti d'accordo, e lo è anche l'onorevole Guerci (il quale ha fatto oggi da sordina prima che venisse la critica, contrariamente a quello che, a parer suo, succedeva in passato); siamo tutti d'accordo che il servizio ferroviario è in uno stato anormale. Siamo tutti d'accordo che si deve provvedere con grande larghezza di mezzi, che fa bene il Governo a presentare degli imponenti disegni di legge di spesa perchè

al più presto possibile si esca dal presente marasma.

Il dubbio sorge sull'amministrazione, per effetto dei suoi atti o delle sue deficienze nei primi diciotto mesi dell'esercizio di Stato, e il dubbio è grave e gravido di conseguenze. Perchè, onorevoli colleghi, noi in questo momento ci troviamo di fronte all'amministrazione, così come si trovano di fronte l'industriale ed il capitalista.

L'industriale è la Direzione delle strade ferrate, il capitalista è lo Stato italiano. E badate bene, onorevoli colleghi, la specialità del momento è questa: che, mentre di solito il capitalista dà il danaro all'industriale perchè eserciti una data industria, e dà il danaro proprio, nel caso presente invece, il capitalista, Stato, non dà danaro proprio, dà danaro altrui facendo dei debiti.

Se l'industriale non sarà più che avveduto, se l'industria non sarà più che ben condotta, i debiti creeranno debiti e tutto il piano finanziario che siamo andati foggando per sostenere l'esercizio di Stato, potrà subire un gran crollo. È sempre pericoloso esercitare una industria con danaro altrui, pericolosissimo quando non si ha l'assoluta fiducia nelle persone che la conducono.

Se l'industria ferroviaria, che appare oggi lucrosa, non desse in definitiva quei risultati che noi possiamo legittimamente sperare, cadrebbe tutto il piano d'interessi e di ammortamento che ci siamo prefissi; lo Stato sarebbe chiamato a coprire con danaro proprio le deficienze per pagare gli interessi e gli ammortamenti; e, poichè si tratta di ingenti cifre, risorgerebbe tosto la minaccia del disavanzo. Da ciò la necessità, assai grave in questo momento, pel Parlamento e per il paese: di guardare bene in faccia la situazione, di esaminarla anche nei suoi particolari e di provvedere finchè siamo in tempo.

Possiamo noi dare un giudizio sulla presente amministrazione ferroviaria? Certo, poichè già sono trascorsi ed abbiamo gli elementi di diciassette mesi di esercizio. Epperò se ne dà, e se ne darà forse anche in seguito, giudizi diversi.

Abbiamo sentito testè il collega Guerci sostenerla a spada tratta. E la stessa Direzione generale anticipa un giudizio sul proprio operato, quando dice a pag. XIII della relazione al ministro sull'andamento dell'esercizio 1905-1906: « Comunque l'amministrazione delle ferrovie di Stato, vol-

gendosi, dopo questo primo anno di esercizio, a considerare il cammino percorso, irto di così eccezionali difficoltà, crede di potere con sicura coscienza affermare che il servizio si è svolto, per quanto potevasi umanamente pretendere, con sufficiente regolarità ».

Il paese invece pare dica il contrario; pare giudichi diversamente, e di conformità io ho anticipato il mio giudizio personale nel testo della mia interpellanza, la quale parla di *crescente disservizio ferroviario*. Perchè il nodo della questione si può ridurre in queste tre parole. E infatti, è pacifico che il disservizio esisteva anche prima dell'amministrazione di Stato, e che esiste tuttora. Ma quale è la misura comparativa del disservizio? Abbiamo oggi un disservizio uguale a quello di due anni or sono? E allora noi non potremo dare nè lode nè biasimo. Vi è un disservizio minore? Allora dovremo dar lode. Abbiamo un disservizio maggiore? E allora dovremo dar biasimo.

Per giudicare della gravissima questione è necessario, onorevoli colleghi, farci un po' indietro, perchè le responsabilità del presente momento (e qui convengo coll'onorevole Guerci) vadano equamente distribuite e perchè, ricordando il passato, ne venga maggiore equanimità nel giudizio presente. Io non posso farmi molto indietro, perchè il mio stato civile, ed anche il mio stato politico, sono di recente data. Permettetemi però di ricordarvi come al 31 gennaio 1900, circa sette anni fa, io esordissi quasi in questa Camera con un discorso che fu benevolmente ascoltato dai miei colleghi, dei quali moltissimi mi ascoltarono tuttora.

In esso io esponeva le condizioni economiche del paese e levavo alte grida contro il servizio delle ferrovie fatto allora dalle Società, ponendo il Parlamento nella condizione di poter dare il suo giudizio di fronte allo sviluppo, già fin d'allora in meraviglioso cammino, dell'economia nazionale, e alle necessità che ne sarebbero derivate. Io chiudeva il mio discorso con queste parole:

« Se il Governo e il Parlamento non hanno oggi il coraggio di guardare bene in faccia il problema, essi verranno meno al loro compito. Nella cerchia dei nostri mezzi, nei confini della nostra capacità, noi dobbiamo fornire tutto quanto il paese richiede: dobbiamo imitare l'avveduta previdenza germanica, dobbiamo allargare le vene perchè

vi circoli il sangue dell'organismo fatto robusto e le vene del paese sono le ferrovie. Dopo ciò che esposi, mi pare dimostrato che la previsione di un aumento di traffico in ragione di 1,518 per cento annuo, allora si stabiliva, neppure onorevole Lacava?, che l'aumento di traffico dovesse essere in ragione dell'uno e 518 mi pare esiguo e però mi pare opportuno di chiedere al Governo che esponga nuove e più complete previsioni, che indichi con quali mezzi vuol farvi fronte ».

Disgraziatamente il Governo non ha esposto i provvedimenti, che io chiedevo allora e che ritenevo non solamente opportuni, ma necessari.

Allora le Società ferroviarie avevano mandato il grido d'allarme, avevano presentato al Parlamento la petizione 30 novembre 1899 nella quale esse dichiaravano che sarebbe venuto il momento del disastro, se non si provvedeva in tempo.

TEDESCO. 130 milioni!

CRESPI. Sì, ma ne furono dati solo 81. Solo parte di quei milioni fu data dal Governo, mentre sarebbe stato compito anche migliore e maggiore del Governo stesso di incitare le Società a spendere tutto quanto era possibile di spendere, perchè era evidente che il paese si muoveva con tanta energia, si avanzava con passo così sicuro e rapido verso il crescente e mirabile sviluppo odierno, che ufficio vero e proprio del Governo sarebbe stato quello di eccitare le Società a maggiori spese, non di contrastare loro il passo.

Badate che le Società spendevano denaro del Governo, ma si offrivano di anticiparlo, così che accadeva nè più nè meno di quanto che si fa oggi, chiedendo denaro al risparmio per darlo alle ferrovie di Stato. È curioso che il Parlamento, o, meglio, il Governo, anzi, dirò più esattamente l'amministrazione, in fatto di lavori pubblici e di interpretazioni dei bisogni della economia nazionale abbia seguito una linea di condotta così diversa da quella, seguita nella politica interna. Nella politica interna il Governo del nostro paese seppe al momento opportuno comprendere che l'unica via possibile, sicura, era quella della più ampia libertà, perchè il paese aveva bisogno dello sviluppo suo morale, cosciente ed intelligente. A questa visione chiara, che si ebbe al momento opportuno, in fatto di politica interna, non corrispose mai la visione altrettanto chiara dei bisogni materiali ed economici del paese, ed ecco perchè oggi siamo alla crisi. L'amministrazione non

comprese i bisogni del paese e non aiutò le ferrovie anticipando i denari necessari, anzi ostacolò le richieste stesse, che erano fatte dagli enti interessati.

È perciò, onorevoli colleghi, che oggi il paese dubita dell'amministrazione, e, poichè l'Amministrazione governativa delle ferrovie era affidata specialmente ad un corpo tecnico, all'ispettorato ferroviario, oggi il paese dubita di tutti coloro che provengono dall'ispettorato ferroviario, e, per qualcheduno, ha già pronunziato la più severa condanna. Ricordo con dolore ciò che accadde in quest'Aula, perchè è la sintesi della imprevidenza dell'amministrazione, preposta agli affari ferroviari del nostro paese. Nel momento in cui noi dovevamo cessare dall'esercizio privato, per entrare nell'esercizio di Stato, in quest'Aula si è solennemente affermato che tutto era pronto per il passaggio. (*Bravo!*) Onorevoli colleghi, la relazione del commendator Bianchi è la più solenne smentita a quelle parole! (*Bene!*) Così il famoso generale Leboeuf aveva detto nel Parlamento francese all'apertura delle ostilità del 1870: « il ne manque un bouton aux guêtres ».

Voci a sinistra. Sédan, Sédan!

CRESPI. Noi non siamo ancora a Sédan, e Dio tolga che vi arriviamo, ma siamo a Wörth. Le industrie italiane soffrono acerbamente della vera stasi che, per il disservizio ferroviario incombe sull'intera economia nazionale. È una prima disfatta materiale e morale per quel passaggio incautamente compiuto.

Le condizioni dell'industria in questo momento vi appariranno subito se vorrete seguire le vicende di un rapido viaggetto fatto verso la metà del novembre scorso da un industriale lombardo insieme con un industriale tedesco.

I due industriali si trovano alla stazione centrale di Milano. L'industriale tedesco è uno dei capi di un'impresa che impiega 65 mila operai ed è persona molto ascoltata perchè molto intelligente. I due capitano alla stazione di Milano per partire col treno delle otto per Monza. Così porta l'orario. Alle 8.5 il treno non è formato, ma i due discorrono tranquillamente dell'Esposizione di Milano, e l'italiano si compiace di sentire le grandi lodi che il tedesco tributa alle iniziative individuali del lavoro italiano; passano le 8.10, le otto e un quarto, le 8.20 e il treno non è ancora formato. Esso non è pronto che alle 8.30 ed è un treno in condizioni disastrose, diciamo di più, in condizioni assai

poco pulite. Si parte e si devono percorrere tredici chilometri; mentre i due discorrono, i tredici chilometri si compiono in 46 minuti! (*Si ride.*) Scendono i due nuovi amici e domandano il perchè dei 46 minuti impiegati per fare 13 chilometri, ma il perchè è evidente e si legge sulla placca della locomotiva che dice: *Stephenson 1853.* (*Si ride.*)

I due vanno per i loro affari in una grande officina di produzione di energia elettrica dove il tedesco sta impiantando per conto dell'italiano quattro macchine da 2000 cavalli; il tedesco, che ammira specialmente la parte idraulica, trova che in nessun paese del mondo (e il mondo egli lo ha girato parecchie volte) si potrebbe in fatto di idraulica e di costruzioni lavorare con altrettanta economia, rapidità e perfezione, come si fa in Italia, ed esalta l'attività italiana e specialmente l'abilità straordinaria degli operai i quali, per simile genere di lavori, sono ovunque ritenuti principi dell'arte e perciò vengono ovunque richiesti.

Il tedesco ha anche parole di lode per l'andamento dell'azienda notando che nelle costruzioni si procede con matematica esattezza, che ogni giorno ha il suo compito, che si arriva, ben diversamente dai treni, sempre in perfetto orario.

Ma una gravissima preoccupazione incombe ai due industriali. Le macchine sono arrivate, le caldaie sono sul posto; manca la congiunzione, fatta a mezzo di tubi, fra caldaie e macchine. Che cosa è successo? L'amministrazione delle ferrovie ha perduto quei tubi! (*Si ride.*) E non si sa dove siano, e senza quei tubi non si può far funzionare l'officina; un'intera regione, che aspetta energia e luce, arrischia di rimanere senza l'una e senza l'altra nel momento in cui ve ne sarà più bisogno!

Ma vi è un'altra preoccupazione, quella del carbone. Bisognerà presto bruciare molto carbone ed il carbone non è ancora al posto. Ma l'italiano dichiara che esso arriverà prestissimo, perchè è stato comperato in Germania, e siccome per venire dalla Germania ha un breve percorso da fare sulle ferrovie italiane, così arriverà di sicuro. (*Si ride.*) Il tedesco osserva: ma perchè comperate carbone tedesco che costa tanto di più, mentre potreste comperare del carbone di Scozia?

Lo so perfettamente, ma si fa quello che si può, risponde l'italiano; il carbone di Scozia, necessario per l'officina, costa 23 lire alla tonnellata, più 7 di trasporto, fanno 30 lire a tonnellata.

Io invece, dice l'industriale italiano, ho comperato il carbone in Germania a 40 lire la tonnellata; naturalmente mi rivalgo poi sul consumatore. Intanto, proseguendo di questo passo, i due nuovi amici vanno a visitare un altro stabilimento.

Ma lì, invece, con grande meraviglia del tedesco, c'è un'enorme tettoia sotto la quale stanno 4000 tonnellate di carbone, una provvista che basta all'officina per sei mesi. Esclamazioni del tedesco il quale dice: ma come? voi tenete sei mesi di scorta di carbone! Ma questo vuol dire diecimila lire spese soltanto per interessi, e vuol poi anche dire ventimila lire di deperimento, perchè è noto che il carbone, per quanto ben tenuto, rapidamente sfiorisce. L'italiano risponde: ma, caro mio, io non posso fare diversamente; le ferrovie non mi portano il carbone quando ne ho bisogno, ma quando accomoda loro; e così l'anno scorso mi sono trovato a doverlo pagare circa dieci lire in più di quello che avevo contrattato a tonnellata per non fermare gli stabilimenti e buttare sul lastrico tremila operai.

Infatti nel 1905 è successo quanto succede anche oggi. I negozianti di carbone nei porti di mare fanno evidentemente il loro mestiere, e talvolta non consegnano più il carbone a buon mercato come sono obbligati a consegnare, ma, con la scusa della mancanza dei vagoni, si mettono in lega per far pagare un premio per la consegna. E così è per i cotonei come per tante altre materie di prima necessità.

L'italiano tace al tedesco i segreti della sua professione, ma senza dubbio, è molto preoccupato perchè da tempo deve continuamente cambiare le qualità e gli impasti delle materie prime, tratto tratto giacenti a Genova per settimane e per mesi; e perchè la merce cambia continuamente e necessariamente di aspetto, e ne derivano continue proteste dalla clientela nazionale ed estera. I due arrivano nel riparto spedizioni e il tedesco stupisce nel vedere centinaia di casse sulle quali sono scritti i più disparati indirizzi come: Jokooama, Osaka, Shangai, Singapore e via via; si meraviglia che l'attività italiana si sia spinta e sia riescita a portare le proprie merci sino a quei lontani mercati e, ben lo si comprende, teme per le industrie del proprio paese.

Ma può tranquillizzarlo l'italiano perchè può raccontargli, ad esempio, che da un anno fa i maggiori sforzi per introdurre la sua merce sul lontano mercato del Giappone, ma che proprio al momento della

prima grande spedizione è avvenuta una sospensione nell'accettazione della merce sulle ferrovie, così che ha dovuto mancare il piroscafo; e tutte le merci sono restate a terra con edificazione dei figli del Sole levante. Così il commercio italiano verso quei lontani paesi, se non è rovinato, subisce almeno gravissima iattura, ed è tosto giudicato in condizioni di incertezza e posposto agli altri.

Nelle stesse condizioni di quelle due officine si trovano, onorevoli colleghi, tutte le nostre industrie. Il tedesco di cui vi ho parlato è un capo ingegnere della casa Krupp, l'italiano è un industriale qualunque. Ma prendete ogni industriale, anche di quelli che siedono in quest'aula, e vi racconterà le stesse cose.

Ognuno vi dirà di decine di vagoni sperduti sulle nostre grandi reti, di danni colossali e di ogni sorta che opprimono l'industria nostra: sopratasse, stallie, contro stallie, il caos, la baraonda di nuovi terribili aggravi, di sopratasse feroci. Si potrebbe affermare che gli industriali italiani avrebbero preferito di pagare doppie le esacerbanti imposte piuttosto che continuare nello stato presente. (*Commenti*). Le conseguenze di questo marasma, di questo indicibile disordine impressionano grandemente, e non parliamo solamente della grande industria: chè anzi nostro dovere principale è quello di proteggere i deboli, di avere un interessamento speciale per la piccola industria.

Non temo e non dubito di dirvi una grande verità: la grande industria, in fondo, è quella ancora che ne soffre meno: perchè la grande industria è potente, quando occorra, anche prepotente; e le merci dei grandi industriali o presto o tardi trovano il mezzo di passare; ma è il piccolo industriale che si vede completamente rovinato.

Non c'è più industriale che possa fare da sé la spedizione della propria merce; tale e tanta è la complicazione delle tariffe delle spedizioni e il lavoro che ne deriva; tutti debbono ricorrere agli spedizionieri. Questi intermediari, che si potrebbero in molti casi escludere, perchè talvolta danno luogo a spese inutili, questi intermediari oggi s'impongono. È l'intermediario che crea la speculazione; quella speculazione della quale tanto si duole l'onorevole Bianchi nella sua relazione.

Ed è naturale: la speculazione è più forte di ogni legge civile, perchè si alimenta dell'eccesso della domanda sull'offerta. Lo

spedizionario raccoglie una grande quantità di merci, le spedisce, trova il mezzo di farle arrivare, e fa la voce grossa, per conto suo e di tutti. Viceversa, lo Stato manca alla consegna; ed allora lo spedizionario ha ragione, mezzo e tempo di iniziare le liti, di fare angherie, se occorre, al Governo del proprio paese, e di rivalersi contro il Governo anche di quella minor parte di prezzo che, qualche volta, fa pagare all'industriale per accapararselo e tenerlo avvinto.

E c'è qualche cosa ancora di più doloroso. Quando si è in questi stati cronici e di marasma, ciò che passa, non passa sempre per le vie più pulite. Lo spagnolismo si avvanza! Credo di essermi spiegato abbastanza.

Onorevoli colleghi, a questo stato di cose noi non eravamo finora mai arrivati. Il disservizio esisteva anche prima, anche con le Società; ma non era mai arrivato al punto d'oggi. Non per nulla si sentono alte strida in tutta Italia, e non per nulla si chiudono gli stabilimenti. Del resto, cifre inoppugnabili dimostrano che, invece di andare avanti, si va indietro. Le ha citate ieri, l'onorevole Cavagnari; il quale ha ricordato che, nell'ultimo esercizio e fino al novembre, Genova ebbe un traffico di 276,000 carri, mentre nell'esercizio in corso ne ha avuto solamente 271,000; che, nelle prime due decadi del novembre 1906, si scaricarono 22,529 vagoni, mentre, nello stesso periodo del 1905, se ne sono scaricati 25,241. Ed in peggiori condizioni ancora siamo nel corrente dicembre.

Ho qui gli specchi del carico e scarico nel porto di Genova, i quali ci dicono, che le dotazioni di vagoni pel carbone, in questi ultimi giorni, furono irrisorie.

Il tre dicembre furono adibiti al carbone 218 vagoni, e cioè un vagone per ogni 1800 tonnellate giacenti nel porto; il primo dicembre, furono adibiti 208 vagoni, e cioè ancora un vagone per ogni 1200 tonnellate giacenti nel porto; il trenta novembre, furono adibiti 229 vagoni, e cioè un vagone per ogni 1100 tonnellate giacenti nel porto. E così via.

E, ciò che fa più impressione, è che dalla stessa relazione del commendatore Bianchi si rileva che, in questa prima parte del corrente esercizio (per la stagione autunnale, egli dice), noi abbiamo già avuto un notevole rifornimento di materiale mobile. Difatti egli dichiara che, nel corrente semestre, nei primi mesi di esso, egli ebbe a

sua disposizione, in più dello scorso anno, 360 locomotive, 572 carrozze, 183 bagagliai, 3201 carri di nuovo acquisto e 2800 noleggiati, e fu accresciuta la capacità dei binari in cento stazioni per ottomila carri, di cui 2600 utili per il carico e scarico delle merci.

Dunque, confrontando queste cifre di aumenti con le dotazioni generali del Regno, noi troviamo che si è fatto un notevole sforzo di rifornimento, che è quasi eguale al dieci per cento.

Ma, diceva poco fa l'onorevole Guerci, anche il traffico è accresciuto del dieci per cento; è verissimo, ma anche i mezzi sono cresciuti del dieci per cento; e come mai si va indietro nel carico e scarico?

Io ho letto con doverosa attenzione la relazione del commendatore Bianchi e ho rilevato da essa che ci sono dei dati che contrastano, onorevole ministro, con ciò che io sto affermando.

Ma sono dati riassuntivi, ed io invece ho dei dati analitici: ora, come mai i miei dati analitici sono in perfetto disaccordo con i dati riassuntivi? È ciò che attendo mi sia spiegato dall'onorevole ministro.

Ma vi sono altri coefficienti che dimostrano la deficiente organizzazione, e sono i rimborsi.

Noi sappiamo che in questi ultimi mesi la quantità, il numero e l'entità dei rimborsi ferroviari, per mancata consegna, per merci smarrite e così via, hanno raggiunto l'apogeo: non posso dare una somma complessiva, ma so di una quantità di fatti che tutti insieme costituiscono una cifra enorme.

Il direttore generale non ci parla di questi rimborsi nella sua relazione; ma anche qui bisognerà tirare le somme e vedere dove andremo a finire per i rimborsi, pel pagamento di tutti i danni, per tutte le maggiori spese occasionate dal disservizio; coefficiente gravissimo, che dà la misura dei rimborsi e dei danni, è il numero delle cause dalle quali è già affitta la nuova amministrazione.

Io mi baso sui dati ufficiali della relazione presentata dal direttore generale. Nell'esercizio 1905-906 l'amministrazione ferroviaria si è già trovata di fronte a 37,501 cause delle quali 36,478 derivanti da inadempienze per mancato trasporto, e quasi tutte per mancanze nel trasporto merci.

L'amministrazione ferroviaria si scusa adducendo che anche la Mediterranea aveva nel 1904 un'enorme quantità di cause pen-

denti, cioè a dire 100 mila cause; ma io mi permetto di far considerare agli onorevoli colleghi che questo era il numero delle cause complessive della Mediterranea, cause che si erano venute aggiungendo le une alle altre nei lunghi anni dell'esercizio finanziario, mentre qui siamo di fronte a dodici mesi soli di esercizio, vale a dire che l'amministrazione dello Stato, in soli dodici mesi di esercizio, ha provocato 36,478 liti dipendenti dal contratto di trasporto, senza tener conto delle transazioni. (*Commenti*).

La stessa amministrazione delle ferrovie è molto impressionata da questo fatto che non può tacere, pur cercando di far comprendere che le cause che essa ha provocato sono minori di quelle incombenti sulle passate Società; e non può neppure negare il crescendo rossiniano di queste cause.

Infatti noi abbiamo che nel gennaio del 1906 si contavano 2741 liti nuove, nel febbraio 2826, nel marzo 4041, nell'aprile 4530, nel maggio 4662, nel giugno 5154. E qui si ferma la statistica e fa bene a fermarsi qui. Ma andremo avanti per conto nostro; e poichè sappiamo che il disservizio fu sempre maggiore e che le maggiori lamentele sono venute proprio in questo secondo semestre dell'anno solare, domandiamo a quanto ammonti il numero delle cause al 30 novembre 1906. E soggiunge l'amico Negri: oltre le cause ci sono le transazioni, transazioni rovinose in qualche caso, forse in qualche caso buone.

Io so, per esempio, di vagoni di uve che sono stati pagati 1500 lire l'uno, perchè si sono smarriti, si sono resi irreperibili, oppure perchè l'uva è arrivata completamente guasta e marcia. Ma mi è stato riferito un fatto molto curioso. Mi è stato detto che un direttore compartimentale, non molto tempo fa, è venuto alla Direzione centrale ed ha esposto di avere sulle braccia seimila cause per il suo solo compartimento ed ha domandato la facoltà di transigere le cause in questo modo: pagare tutte le penalità domandate per cifre inferiori a 5 franchi, e fare a metà in tutto il resto.

L'amministrazione avrebbe consentito; così in un colpo quella direzione compartimentale fu libera di tutto il peso delle cause relative e ha forse fatto un buon affare. (*Commenti*). Ma di fronte a questo stato di cose veramente impressionante, che cosa risponde l'amministrazione?

È notevole un fatto, onorevoli colleghi: quella tale calma, quella tale serenità di giudizio, che è stata testè lodata giustamente

dall'onorevole Guerci, e che fa piacere di rilevare leggendo un libro di tanta importanza e di tanta mole qual'è la relazione che stiamo discutendo, quella calma l'amministrazione, quando si tratta di cause, la perde totalmente, e fa un vivacissimo attacco ai giudici conciliatori che chiama strumenti della speculazione e dice essere arbitri incorreggibili ed ostinati.

MONTI-GUARNIERI. È vero, però. Ci sono stati conciliatori che hanno fatto mille cause in tre mesi.

PRESIDENTE. Non interrompa, onorevole Monti-Guarnieri.

MONTI-GUARNIERI. Hanno provato di farla qui questa roba, e non ci sono riusciti.

CRESPI. Ma si vuole anche di più: si vuole addirittura un foro speciale per le cause ferroviarie; si vuole quasi anche un diritto speciale, onorevoli colleghi.

E qui permettete che vi esponga, da commerciante, non da legale nè dagiurista perchè tale non sono, una questione gravissima che è trattata nella relazione e per la quale giustamente si impressiona il paese.

L'amministrazione sostiene, e dal suo punto di vista ha ragione di sostenere, che il danno al quale l'amministrazione stessa può essere obbligata in caso di ritardo, è solamente il danno dipendente dal ritardo stesso, e ne deve perciò derivare solamente il rimborso del nolo. E ciò, afferma l'amministrazione, deve essere adottato come principio giuridico, anche nel caso di merci deperibili, escludendo la rifazione dei danni. Ora voi sapete, onorevoli colleghi, che c'è un articolo 139 della tariffa il quale, con una dizione un poco oscura, dice che l'amministrazione non risponde del danno causato e non lo rifà. Ma la giurisprudenza si è sempre schierata contro; e finora i danni di merci deperibili sono stati pagati; ma questa giurisprudenza sta per mutarsi, e se ne compiace altamente l'amministrazione delle ferrovie, e dice che è necessario che tutta la giurisprudenza del nostro paese si informi a questo nuovo principio che, a mio parere, è semplicemente iniquo...

MONTI-GUARNIERI. Quando erano ricatti, però. (*Oooh!*)

CRESPI. Perchè quando io ero all'Università imparavo che il contratto si risolve sempre nel famoso *do ut des*.

Ora, se io consegno all'amministrazione ferroviaria un vagone d'uva perchè me lo trasporti a destino in un dato termine, e cioè evidentemente prima che l'uva diventi

qualcosa di diverso, e l'amministrazione ferroviaria, dopo avere accettato il contratto pel trasporto dell'uva, mi consegna qualcosa di diverso dell'uva, a me pare che l'amministrazione ferroviaria debba risponderne. (*Benissimo!*) Invece, ed appunto in tema di tariffe speciali, si dice che il danno non deve essere rifatto.

MONTI-GUARNIERI. Quando il conciliatore è incompetente per legge.

CRESPI. Ho voluto richiamare l'attenzione della Camera circa questo punto, perchè se tale giurisprudenza dovesse prevalere, onorevoli colleghi, io non so chi più affiderebbe la propria merce alle ferrovie italiane... (*Interruzioni*).

Da tutto questo insieme di fatti pare a me risulti chiaro che il servizio non è certamente migliorato, e che non procede con sufficiente regolarità. Sta in fatto che non si utilizzano sufficientemente i carri, tratti in lunghissime giacenze; sta in fatto che il traffico è cresciuto, ma che, essendo pure contemporaneamente accresciuti i mezzi, vi si fa fronte saltuariamente. E qui, onorevoli colleghi, io traggio la prova da un'altra delle argomentazioni forniteci dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, e precisamente dal prospetto che è posto in fondo a questa relazione e che riguarda le campagne vinicole del 1903, del 1904, del 1905, del 1906. Questo prospetto è stato presentato alla Camera per dimostrare che il transito dei carri da Bologna, carichi di uve da vino, ha nel 1905 e nel 1906 raggiunto delle punte massime, ed infatti avrebbe raggiunto una punta giornaliera di oltre 400 carri nel settembre 1905, di 380 carri circa nell'ottobre 1906.

Ma chi sa leggere un po' nei grafici, onorevoli colleghi, vede che abbiamo, è vero, delle punte elevatissime, ma abbiamo anche delle enormi depressioni, mentre invece il traffico come era fatto antecedentemente, e ad esempio nell'anno 1903, non si elevava a simili punte, ma non aveva neppure così forti depressioni; per modo che questo grafico presentato dall'amministrazione dello Stato, prova precisamente il contrario di ciò che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato vuol provare: prova che l'amministrazione dello Stato fece fronte al traffico in modo convulso, e fece come l'atleta, il quale fa un massimo sforzo in un dato momento, ma poi non sa sopportare il carico e si accascia. Il contrario deve fare il lottatore provetto; e tale veramente appariva la precedente amministrazione ferroviaria (rete

Adriatica), la quale reggeva continuamente per tutto il tempo delle stagioni vinicole al peso del traffico intenso.

Dunque non sufficiente preparazione! Ma, onorevoli colleghi, se io non vi tedio, lasciate che vi esponga di peggio ancora; lasciate che vi esponga ciò che appare manifesto a tutto il pubblico dei viaggiatori a tutti quelli che frequentano le nostre ferrovie; ed è il malcontento di una gran parte del personale. È vero che parte del personale ha fatto dei comizi per dichiarare la sua affezione al direttore generale e per dire che tutto va benissimo; ma un'altra parte invece ha fatto comizi per dichiarare che la colpa del disservizio è tutta degli impiegati superiori e specialmente delle direzioni compartimentali. Ma il pubblico che viaggia e che è al contatto col personale superiore delle stazioni, capi-stazione, sotto-capi, ispettori e via dicendo, sa che tutta questa gente non ha più alcuna autorità; donde la generale rilassatezza del personale.

A me, per esempio, è accaduto di notare un fatto strano: e cioè che in certi treni dell'alta Italia l'intero personale del treno non porta più l'uniforme; cito ad esempio il treno omnibus n. 2568 sulla sua linea importantissima, la Venezia-Milano. Un giorno, in cui io mi trovavo su quel treno, non un solo agente portava la divisa, ma soltanto il berretto; e tutti facevano poco bella mostra di sé, chi della giacca poco pulita, chi del paltoncino rattoppato, chi della cravatta rossa e svolazzante, chi di cravattacce bianche con effetto meraviglioso di colori, ma certamente poco decoroso, per l'impressione di mancata disciplina; con effetto disastroso per l'assieme di una grande organizzazione, la quale deve avere in sé qualche cosa di militare, qualche cosa che si imponga per la sua serietà, qualche cosa che contraddistingua il ferroviere dal viaggiatore, e faccia capire che i ferrovieri hanno le ragioni, ma hanno anche i doveri inerenti all'essere ufficiali dello Stato, e devono farsi considerare tali non soltanto nel loro vantaggio personale, ma soprattutto per far rispettare i regolamenti e per farsi rispettare dal pubblico. (*Vive approvazioni*).

Mi è stato detto che fu concessione del direttore generale quella di non portare la divisa, e che poi questa concessione è stata ritirata; udirò volentieri in proposito la conferma o la smentita dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Del resto, onorevoli colleghi, il contegno

degli agenti ferroviari verso il pubblico in questi ultimi tempi lascia veramente a desiderare. Mi raccontava pochi giorni fa un amico che viaggia il mondo, di essersi trovato nel direttissimo del mattino Napoli-Roma, il quale dovrebbe essere quasi un treno di lusso, e di aver veduto due ferrovieri che continuamente passeggiavano sul ballatoio del vagone di prima classe fumando il loro bravo *Virginia* e facendo sì che il vagone rassomigliasse piuttosto ad una nave coperta dalle onde che ad un veicolo ferroviario. D'altronde chi viaggia sa che il controllo ormai non esiste più che di nome. I controllori si vedono quando si vedono, e se si domanda loro che cosa fanno, rispondono: che cosa volete che controlliamo? Se facciamo il nostro mestiere sul serio, abbiamo sgarbi dal pubblico che è irritato e risponde male, sgarbi dal personale che se ne infischia di noi e di tutti; e le irregolarità accertate trovano in alto chi le perdona.

Ma c'è qualche cosa di più grave: da qualche tempo manca il servizio di revisione del materiale. Voi, onorevoli colleghi, che pur viaggiate di frequente, se pensate ai vostri ultimi viaggi, avrete l'impressione di non aver più udito battere le ruote del treno o di averle almeno udite battere assai di rado. Ciò dimostra che non è più obbligatorio di verificare in ogni stazione se tutte le ruote del treno siano in perfetto ordine. Immaginatevi il pericolo permanente e l'enorme deperimento che ne deriva. Si arriva a tanto, onorevoli colleghi: che un ferroviere, in stazione di Bergamo (cito un fatto positivo, come tutti quelli citati fin qui), che faceva precisamente la revisione del materiale, batteva le ruote ed alzava con un uncino l'apertura delle cassette dove sta il grasso, per vedere se la lubrificazione fosse conveniente, si sentì redarguire da un compagno il quale con frase milanese gli ripeteva il *non te ne incaricà* napoletano. (*Si ride*).

E tutto questo perchè? Perchè l'autorità manca nei capistazione ed in coloro che sono preposti al basso personale. Domandate a tutti costoro e vi diranno: è inutile, non possiamo far nulla; non ci ascoltano più, non possiamo neppure più dare una multa! E perchè non si danno più multe? Perchè col nuovo regolamento, per poter dare la multa è necessario di elevare verbale.

Il nuovo regolamento all'articolo 48 dice che la multa si può dare senza formalità di

procedura, ma udita la parte. Però un altro articolo del regolamento ammette il ricorso, ciò che si capisce, che è giusto ed umano; ma allora è necessaria la giustificazione scritta del capostazione o di chi ha dato la multa. Vi è dunque la necessità che il capostazione faccia volta per volta non solamente un contraddittorio con la parte multata, ma anche faccia il verbale. Io domando se un capostazione può fermarsi a fare per ogni multa di 50 centesimi la relativa contestazione ed il relativo verbale.

E tutto ciò si ricollega probabilmente ad un sistema: perchè, mentre il pubblico nota questa deficienza e vede questa generale rilassatezza, con suo grande stupore vede anche che in due mesi successivi il direttore generale fa le più ampie lodi al personale, e specialmente al basso personale, con apposite circolari. Il basso personale ripaga il direttore, esaltandolo in apposite comizi; e quasi ciò non bastasse procura a chi ha l'onore di parlarvi perfino la sorpresa di una lettera anonima, che in conseguenza del piccolo discorso fatto martedì scorso, tende precisamente ad esaltare il direttore generale e ad abbassare qualche altra personalità dell'Amministrazione ferroviaria, la quale non è altrettanto ben vista dai ferrovieri.

Io dichiaro di essere felicissimo, e lo dichiaro altamente, dei buoni rapporti che corrono fra il direttore generale ed il basso personale; ma questa smania di reciproche lodi, di reciproci esaltamenti, e tutti questi piccoli fatti mi fanno dubitare, onorevoli colleghi, che sia bensì il quanto di velluto, che è sempre necessario di avere sulla mano quando si tratta coi propri dipendenti, ma che non ci sia quella che è pur necessaria, cioè la mano di ferro.

E ancora accennerò ad atti che derivano direttamente dalla Direzione generale, e che pure danno la misura della disorganizzazione crescente. Ad esempio: il quindici novembre scorso, come voi sapete, si sono mutati gli orari. Ebbene, fino alla mezzanotte del 14 novembre, nella stazione di Milano così come in tutte le altre, almeno per quanto ne sappia, non si era ancora affisso alcuno orario nuovo. (*Commenti*).

Voci a destra. È verissimo!

CRESPI. E l'orario a disposizione dei passeggeri è stato pubblicato tre giorni dopo. Così nessuno sapeva come doveva viaggiare. Si rideva, dicendo: tanto si viaggia a casaccio lo stesso, e il treno parte sempre quando vuole. Poco monta se parte quindici

minuti prima o quindici minuti dopo; e, se si perde un treno, si potrà prenderne un altro. Questa è rassegnazione, non impressionabilità! Ma intanto la cosa è grave, e deriva probabilmente da un fatto semplicissimo.

Per smania di novità e di tramutamenti il personale che era adibito alla compilazione degli orari, che è uno dei servizi più delicati e complicati, fu dopo molti anni di pratica diligente e coscienziosa sbalzato agli approvvigionamenti, di modo che coloro che sono attualmente chiamati a redigere gli orari mancano dell'abilità necessaria, e non arrivano più in tempo. (*Commenti*).

Ma v'ha di più, sempre di più. Si sono già fatte enormi spese.

Nella stazione di Bergamo, ad esempio, si sono, secondo si dice, spese 700 mila lire per l'aumento e per il riordinamento dei binari, ed invece di una sola macchina, alle manovre, se ne sono adibite tre.

Ebbene, non vi è stata mai in quella stazione tanta confusione quanta ve ne è da tre mesi. E perchè? Perchè i vagoni si sono accumulati sui binari, e quando si è trattato di sfogarli, non si sono trovate più le contabilità; ne è venuto un marasma, una confusione tale che il personale non ci si raccapezza più. È comico a dirsi, se non fosse doloroso: gli industriali per avere le loro merci, sapete che cosa hanno dovuto fare? Hanno dovuto volta per volta andare dal prefetto, il quale volta per volta ha delegato un segretario di prefettura ad andare in stazione, e cercare i vagoni per conto degli industriali. (*Commenti*).

E perchè questo marasma locale? Specialmente per fatto specifico, perchè mancava un piccolo tratto di strada d'accesso alla stazione. Ora io domando: è possibile che l'amministrazione di Stato, mentre faceva 700 mila lire di spese, non abbia veduto che mancavano pochi metri di strada d'accesso e non abbia saputo mandare a prendere un rullo schiacciagliaia per poter far passare i carri trainati dai cavalli?

Un altro fatto, che io veramente non ho bene compreso, ma che temo sia una delle cause maggiori dell'attuale disservizio, e che deriva direttamente dall'amministrazione centrale, è la disposizione data di far partire i vagoni specializzati, cioè di mandare i vagoni carichi di carbone o di granaglie fino a destino, obbligandoli a tornare indietro vuoti. Ora se noi avessimo un gran numero di vagoni ed un gran numero di linee, si potrebbe anche capire una disposizione di questa natura, ma immaginate

come si trovano gli industriali quando si vedono arrivare quindici o venti carri carichi di carbone, e mentre hanno due o tre carri di merce da spedire, si vedono portar via i vagoni vuoti e non possono spedire le merci. (*Commenti*). E questo succede in tutte le stazioni del Regno. Al marasma succede poi l'agglomeramento dei vagoni e, il fatto più doloroso di tutti poi, la sospensione della accettazione delle merci: sospensione che aveva luogo anche sotto le passate Società, ma mai con la frequenza e la durata attuale. Di più le sospensioni si compiono con un nuovo sistema, e cioè senza preavviso, duplicando così il danno ai commerci; perchè l'industriale il quale sa che a data fissa l'accettazione delle merci sarà sospesa, in un modo o nell'altro provvede, ma l'industriale il quale ha già mandato in stazione la merce e se la vede rifiutare, perchè è venuto l'ordine di sospensione, non può più provvedere, ed ha un mondo di noie, spese e disturbi per riprendere la merce e riportarla, quando è possibile, al proprio stabilimento.

E chi può credere che le sospensioni sieno un sollievo; chi non capisce che sono soltanto una causa di maggiore agglomeramento? La sospensione del lavoro nelle fabbriche sarebbe proficua alle ferrovie, non quella delle accettazioni. Ma quale disastro per il paese!

E che dire dell'accentramento? Quando succede una di queste sospensioni, uno di questi marasmi, gli industriali naturalmente ricorrono ai capi stazione o alle ferrovie dipartimentali, ma si sentono sempre rispondere: Non possiamo far niente, bisogna ricorrere alla Direzione centrale; ed allora, giù una valanga di telegrammi e di proteste da tutte le parti, e che giustamente sono deplorati dall'amministrazione, perchè le capitano a mezzo della Camera di commercio, delle libere associazioni professionali, a mezzo del deputato, del prefetto, del sindaco, e sempre per lo stesso oggetto. Ma si capisce! chi sta per annegare si attacca ad ogni tavola che ha sottomano, e strilla quanto più può.

Tutto ciò, ed è assai doloroso, appare al grosso pubblico, ma vi è poi qualche cosa che ci tocca più direttamente e che deve apparire più specialmente a noi, a noi che studiamo da vicino l'amministrazione e dobbiamo studiarla specialmente in sé stessa, cioè nel suo bilancio.

Noi siamo colpiti dagli appunti che proprio vennero fatti dalla Giunta generale del bilancio per l'ultimo esercizio. E qui non vo-

glio tediare la Camera, ma chiamo direttamente in causa l'onorevole Rubini, che mi compiacio di vedere presente, perchè ci dia qualche spiegazione circa gli appunti che dovette muovere all'amministrazione per le diverse impostazioni nel bilancio preventivo e consuntivo, impostazioni che si riferiscono specialmente al materiale mobile e le diverse quote del materiale mobile, i nuovi armamenti, le sovrastrutture ed altri punti sui quali la mente sempre lucida e precisa e l'alta competenza dell'onorevole Rubini ha dovuto molto saggiamente mettere le cose a posto.

RUBINI. Per l'autonomia.

CRESPI. Per l'autonomia! E dobbiamo anche darci pensiero dell'ultima parte della relazione di assestamento di bilancio, fatta dall'onorevole Rubini, perchè in fondo dimostra con molta serenità che noi abbiamo fatto già un cattivo affare adottando l'esercizio di Stato; perchè l'onorevole Rubini lascia perfettamente intravedere che se avessimo avuto ancora l'esercizio privato (e però, siamo tutti d'accordo, non era più possibile), lo Stato avrebbe avuto guadagno maggiore.

Sarà bene che l'onorevole Rubini ci dica il suo parere intorno a questo argomento, non per la piccola perdita che può aver subito il bilancio dello Stato, ma per lumeggiare un sintomo, e perchè l'amministrazione privata doveva provvedere non solamente a quelle quote d'introito lordo che era devoluto allo Stato, ma anche all'utile proprio; così che nel primo esercizio l'amministrazione di Stato si sarebbe mangiato e l'utile della Società, e molto probabilmente anche una piccola parte di utile dello Stato. Spero perciò che l'onorevole Rubini vorrà darci qualche dilucidazione.

Di fronte a tutti questi fatti che io credo assolutamente inoppugnabili, noi abbiamo visto l'amministrazione ed il Governo rinchiusersi per lungo tempo in sè stessi, non avere alcuno affiatamento col pubblico, all'infuori delle famose circolari, ed è la prima volta che si può in Parlamento discutere di tutta questa gravissima questione ma è anche tempo di discuterla a fondo e di dire nettamente il proprio pensiero, perchè ognuno si prenda la propria parte di responsabilità.

La relazione dell'Amministrazione centrale è un documento importantissimo che dimostra tutta l'abilità e l'ingegno di chi l'ha compilato, e dimostra che si è fatto un lavoro di enorme mole. Dimostra però

anche che molto lavoro resta a fare, e in ciò saremo certo tutti d'accordo. Infatti il Governo sente il bisogno di nuovi grandi lavori, e ci ha testè presentato il nuovo disegno di legge dei 610 milioni, che verremo, spero, in brevissimo tempo a discutere. Ma la relazione ci fa anche vedere come funzioni l'amministrazione delle ferrovie, ed è, credo, opportuno che noi ci soffermiamo un momento anche su questo punto.

Perchè non è possibile trovare il rimedio a tutto l'attuale marasma, se non abbiamo una nozione ben chiara e precisa del modo come funzioni l'amministrazione della quale abbiamo intrapresa la critica.

Dunque l'amministrazione è composta della Direzione generale, del Comitato di amministrazione, di un Ispettorato, diviso in due sezioni, di dodici servizi centrali, di otto Direzioni compartimentali, ciascuna delle quali è divisa in cinque servizi.

Furono prima fatte quattro Direzioni regionali che poi si sdoppiarono nelle Direzioni compartimentali.

Ora io avevo concepito, e credo che come così avessero concepito molti colleghi, che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dovesse funzionare quasi come una grande società anonima.

Infatti noi dovevamo avere un direttore generale e un Consiglio d'amministrazione. Ma così invece non fu, e così non fu nella legge del 22 aprile che credo, sotto tale aspetto, manchevole.

Il Comitato di amministrazione non è un Consiglio di amministrazione, che, in una grande Società anonima è l'ente dirigente ed ha un'efficacia fortissima sull'indirizzo della Società e sull'andamento degli affari, poichè è il Consiglio di amministrazione che assorbe le attività esterne e quasi le porta all'interno.

Il Consiglio di amministrazione deve essere composto di persone competenti nell'arte, nell'industria, le quali hanno diversi pareri, vivono nel mondo degli affari, imparano tutto ciò che è necessario ad imparare e lo utilizzano in favore della Società. Invece il Comitato di amministrazione delle ferrovie (e questo io debbo criticare, perchè credo che sia uno dei punti più manchevoli del nostro ordinamento) non è che un congegno burocratico.

Infatti, dice la legge, il Comitato deve coadiuvare il direttore generale, ed infatti fu composto di tre funzionari che avevano appartenuto all'Ispettorato ferroviario, di un funzionario che aveva appartenuto ed

appartiene ancora al tesoro, di un funzionario del Genio civile e di uno solo proveniente dalle ferrovie, che è il commendator Gaio. Così siamo di fronte a qualche cosa di ben diverso dai soliti Consigli di amministrazione.

Infatti, tutto il lavoro fatto e che farà questo Comitato, non è che lavoro prettamente burocratico e di approvazione di ciò che propone il direttore generale. Tutte le iniziative sono necessariamente demandate al direttore generale.

Ora a me pare manchevole questo ordinamento, perchè è impossibile che un uomo preposto ad una organizzazione così vasta e complessa come l'azienda ferroviaria, trovi in sé tutto lo spirito d'iniziativa, tutto il tatto, tutta l'abilità, tutta la scienza necessaria per far camminare una così grande industria.

Oltre alla manchevolezza del Comitato di amministrazione, io noto anche manchevolezza nell'Ispettorato. Fu creato un Ispettorato diviso in due sezioni, la sezione tecnica e l'amministrativa. Ma a queste funzioni furono chiamati i più anziani (lo dice la relazione Bianchi) funzionari dell'Ispettorato.

E a proposito di funzionari dell'Ispettorato e della fiducia di cui essi godono in paese, io mi sono già espresso, forse un po' troppo crudamente, in principio del mio discorso.

Fatto è che siamo di fronte ad uno Ispettorato di anziani.

Non vi è chi non veda che invece la funzione dell'ispettore deve essere snella, attiva, energica. L'ispettore non può essere un vecchio, onorevoli colleghi, ma persona che oggi possa trovarsi a Milano, domani a Catania, dopodimani a Trapani, un altro giorno a Roma, che deve agitarsi di qua e di là, che deve sorprendere il movimento nelle sue più intime latebre, che deve dar prova di una grandissima energia, altrimenti l'ispezione non ha alcun effetto.

Dice il direttore generale che fu prezioso l'ausilio di questi ispettori per la compilazione dei progetti di lavori e del programma della amministrazione. Io non ne dubito affatto, ma mi domando se tale ausilio non avrebbe potuto essere ancora più efficace, più prezioso, se si fossero chiamati all'ispettorato uomini, provenienti dall'industria, che di essa conoscessero i bisogni, che fossero in contatto con tutte le nuove invenzioni, con tutto ciò, che si agita nel campo scientifico ed economico, non sola-

mente italiano, ma europeo, ma mondiale. Dunque mancanza di ispettorato per il passato e, molto probabilmente, anche per l'avvenire.

Vengono poi i servizi centrali, che pure hanno fatto una enorme quantità di lavoro, ma nella cui costituzione si appalesa la tendenza all'accentramento. Ma una grande industria, onorevoli colleghi, coll'accentramento non può prosperare. Per condurre una grande industria, è indispensabile decentrare più che sia possibile. Una mente sola, un uomo solo non può arrivare a tutto; è necessario che molti abbiano molta responsabilità.

E vengono poi le Direzioni compartimentali con i loro diversi servizi. Io sorvolo un po' su questo, e mi fermo solamente circa i punti più importanti, e specialmente sopra un evidente contrasto. Queste Direzioni compartimentali, le quali dovrebbero avere per mansione speciale quella di muovere le locomotive, i vagoni, i treni, invece sono private in gran parte di questa, che dovrebbe essere una delle funzioni loro principali, perchè si sono costituite sezioni regionali « Veicoli » dipendenti dall'Ufficio « Circolazione veicoli », dipendente a sua volta dall'Ufficio centrale settimo, « Esercizio ».

Dunque completo accentramento da una parte ed evidente necessità di contrasti dall'altra fra le direzioni compartimentali, i circoli regionali « veicoli » e l'amministrazione centrale. È una stessa mansione, che debbono fare in tre. È difficile che si vada d'accordo in un matrimonio in due, figuratevi nei matrimoni a tre! Il fatto è che così la circolazione dei veicoli non procede come dovrebbe e si è arrivati alla dolorosa stasi del momento presente; dolorosa stasi, che anche oggi si verifica, perchè anche oggi, onorevoli colleghi, ed anzi da lunedì scorso, è sospesa l'accettazione merci a piccola velocità in tutte le stazioni del Regno, e sarà sospesa per la maggior parte delle stazioni per giorni sette, usando anche una piccola ipocrisia, perchè sospendere l'accettazione fino al giorno sette vuol dire sospendere l'accettazione fino al giorno 12. Infatti il giorno 7 è festa in una buona parte del Regno e nel principale gruppo ferroviario (è Sant'Ambrogio), il giorno 8 è festa, il giorno 10 è domenica, il giorno 11 si può riprendere il servizio, ma effettivamente detto servizio non potrà essere ripreso che il giorno 12, perchè le domande di veicoli non si possono fare in precedenza, ma sol-

tanto il giorno della riapertura del servizio. Dunque niente ammissione delle merci fino al giorno 12. Come vedete, onorevoli colleghi, per ben cominciare il mese corrente, abbiamo dodici giornate di sospensione di accettazione delle merci a piccola velocità. Il paese, che sa tutto questo, perchè il paese è perfettamente informato del modo come si svolge l'amministrazione ferroviaria, il paese si domanda come mai, dopo avere affrontato il concetto dell'autonomia, si sia addivenuti ad un'autonomia tanto accentratrice che minaccia di inceppare tutto il movimento del Regno con un'enorme quantità di legami.

Di questi inciampi ne voglio ricordare uno, il regolamento del personale: regolamento emanato il 21 luglio 1906 e pubblicato dal bollettino ufficiale del Ministero dei lavori pubblici del primo ottobre 1906. Quel regolamento è complicatissimo.

Basta citarvi ciò che riguarda le paghe. Un industriale che impianta un'azienda nuova cerca anzitutto di spendere meno quattrini che può, ma quei pochi cerca di spenderli il più rapidamente e con meno formalità che sia possibile, e cerca quindi di congegnare il servizio delle paghe in modo che sia assai semplice; invece l'industriale-Stato ha congegnato questo servizio con una complicazione meravigliosa. Si determinano le paghe di tutti i vari gradi di agenti, ma poi si determinano anche una quantità di premi. Io, leggendo il regolamento, mi compiacqui di vedere questi premi, perchè sperai che, contrariamente a ciò che di solito accadeva, si adottasse il principio delle amministrazioni private di eccitare con premi le attività degli individui affinchè abbiano ad esplicarsi con la massima efficienza. Purtroppo però mi accorsi che i premi non erano tali ma dei veri soprassoldi normali che si davano oltre lo stipendio. E allora perchè stabilire questi premi? Valeva meglio stabilire addirittura delle paghe più alte!

Tutto ciò impensierisce assai perchè lascia supporre che, continuando ad aumentare il traffico e quindi il numero degli addetti alle ferrovie, abbia a derivarne una tale complicazione di cose che nessuno poi saprà capirci nulla, e lascia intravedere il sopravvento di una tendenza eminentemente burocratica che si accompagnerebbe inevitabilmente con un'altra tendenza dannosissima, con la tendenza a livellare. Per eccitare l'attività di un individuo bisogna premiarlo a suo tempo e a suo tempo mi-

nacciarlo e castigarlo. Vediamo invece che con l'esercizio di Stato si danno in genere ben pochi castighi, e di ciò potremmo anche rallegrarci; ma non si dà neppure alcun incoraggiamento, cosicchè tutti sono allo stesso livello, e lo stesso livello, lo si comprende, è naturalmente quello della mediocrità.

Così, mentre prima le Società ferroviarie potevano pretendere dai loro agenti un servizio veramente intenso e che diventava forse anche eccessivo, e potevano ottenere sacrifici di tempo e di lavoro, ciò non potrà mai ottenersi dall'esercizio di Stato. Ora perchè un'azienda vada bene non basta che ognuno faccia il proprio dovere, ma è necessario che ognuno faccia qualche cosa di più del proprio dovere. (*Commenti*).

-Dunque questidiciotto mesi di esercizio di Stato concludono contrariamente alle affermazioni del direttore generale delle ferrovie, e favorevolmente alla mia tesi, e cioè che durante i diciotto mesi di esercizio di Stato il disordine è andato crescendo. Le conseguenze non ho bisogno di trarle io, onorevoli colleghi.

Ora si domanda che cosa si farà? perchè è facile la critica, quanto è difficile il fare. Io sono un industriale ed ho il dovere di nascondere meno di qualunque altro.

Che cosa si farebbe in simili condizioni in un'industria privata? Onorevoli colleghi, ogni industriale si è trovato in dolorosi momenti, in momenti in cui dovette prendere spiacevoli provvedimenti. Nelle ore critiche, quando c'è la disorganizzazione in un esercizio, in un'industria privata, d'ordinario si taglia il male dalla radice: si muta la persona o le persone che all'industria sono preposte; o l'industriale, se ne ha la forza, si sobbarca egli stesso a sopportare il peso della direzione dell'azienda, oppure chiama nuove persone alla direzione stessa.

Ma qui noi siamo di fronte all'esercizio di Stato e sentiamo di avere tutti noi anche una certa parte di responsabilità; e noi non possiamo mutare noi stessi, nè possiamo poi evidentemente neppure sognare da lontano il ritorno per adesso nè per un gran pezzo ad un qualsiasi esercizio privato, (*Commenti*) perchè, onorevoli colleghi, questa sarebbe l'ultima delle umiliazioni per lo Stato italiano, (*Bravo! Bene!*) e poi anche perchè non ci sarebbe ora alcuno che si sobbarcherebbe a questo compito. (*Interruzioni — Commenti animati*). Ma che si può fare?

Io credo, onorevoli colleghi, che a questo punto sia necessario di ritornare noi tutti alla calma e di imitare l'Amministrazione generale delle ferrovie, la quale appunto dimostra molta, forse anche troppa calma. Però in certi momenti la calma non basta: nei momenti decisivi della battaglia non si sta più a puntare il cannone con gli strumenti di precisione, ma si marcia allo attacco con la baionetta innastata, ed i Giapponesi ciò facevano gridando *banzai!* Oggi per noi è necessario un attacco disperato, è necessario uno sforzo di volontà unanime e concorde da tutte le parti, così da parte dell'Amministrazione come da parte del Governo, e del Parlamento e del paese. Lo sforzo noi lo stiamo facendo già in linea finanziaria, ma è uno sforzo che avrà la sua efficienza solamente da qualche anno. Ora invece il paese non può più attendere parecchi anni.

Quale è il programma dell'Amministrazione ferroviaria? Esso risulta dal progetto di legge dei 610 milioni: far fronte in quindici anni ad un traffico raddoppiato. La previsione è esatta, perchè effettivamente l'aumento del traffico si produce nella misura del 5 per cento almeno; anzi nel passato anno (lo dichiara la Direzione generale) esso fu del dieci per cento.

E' dunque un programma minimo quello che fanno le ferrovie dello Stato, perchè, dato che l'aumento del traffico fosse solamente del 5 per cento, noi dobbiamo ricorrere al sistema della capitalizzazione e non possiamo aumentare del 5 per cento all'anno ma fare il computo come per un interesse composto: raddoppiamento quindi in quattordici e non in quindici anni. Ma poi c'è il programma del Governo il quale dice che vuol far fronte ad un traffico di 460 milioni, se non erro, per la fine dell'esercizio 1910-911.

E qui il programma pare alquanto manchevole. Abbiamo già un enorme aumento di traffico, e il paese vuol sapere che cosa si farà non nel 1910 o nel 1911, ma subito. Ciò è quanto ci deve dire il Governo. Il paese vuol sapere che cosa si debba far subito, per tollerare le nuove sofferenze: perchè ammetto (e deve ammetterlo, con me, il paese) che è impossibile eliminare con rapidità i mali odierni.

Il paese vuole anche sapere se lo sforzo, che si sta per compiere da tutte le parti, sia il massimo sforzo che, umanamente, davvero, si possa compiere. Il paese vuol vedere che all'attività individuale dei cit-

tadini italiani corrisponda altrettanta attività da parte del Governo. Il paese vuol vedere che non si perda più alcun tempo in indagini burocratiche e tecniche, in controlli preventivi o consuntivi: non vuol più saperne di pastoie e di legami; vuol che i lavori incomincino subito, e che si proceda con tutta quell'energia, con tutta quell'attività nella quale sono maestri gli operai italiani. (*Approvazioni*).

Solamente a questi patti, onorevoli ministri, il paese consentirà a continuare nella necessaria attesa; solamente a questi patti, onorevoli colleghi: e cioè, eliminazione di burocrazia, eliminazione di accentramento, ristabilimento della disciplina nel personale, rapido movimento nella circolazione dei veicoli, rapida fornitura sia del materiale mobile come del materiale fisso, rapida esecuzione dei grandi lavori che attendiamo; solamente a questi patti, il paese sarà ancora con noi. Se così non sarà fatto, il paese potrà dichiarare che al disservizio ferroviario si associano il disservizio governativo ed il disservizio parlamentare. (*Commenti*).

Onorevoli colleghi, ho finito; e vi chiedo scusa di avervi per tanto tempo intrattenuti. Io esco dalle file degli operai, dei lavoratori italiani; e qualche volta ho l'orgoglio di sentire il mio cuore battere all'unisono con quello degli umili. Vivo in mezzo ai traffici, e sono circondato continuamente da molti industriali. Ebbene, posso portare qui la parola degli operai e degli industriali, ed affermare che essi sono pronti a dare al Governo ed all'Amministrazione delle ferrovie tutto l'aiuto che umanamente si può dare, purchè Governo ed Amministrazione ferroviaria dicano nettamente che cosa si può fare, come e dove si voglia arrivare, quali sacrifici si debbono ancora sostenere; facciano comprendere d'essere animati da energia, sufficiente a provvedere immediatamente agli urgenti ed imprescindibili bisogni del paese.

Auguro al Governo di poter corrispondere alla fiducia che ancora in esso dimostra il paese; auguro alla Direzione delle ferrovie di potere, al più presto, uscire da questo marasma. Ma devo altresì dichiarare, conoscendo lo spirito pubblico, che questa sarà l'ultima parola benevola e di augurio che uscirà dal paese.

Onorevoli colleghi! vi ringrazio di tanta vostra benevola attenzione. (*Vivissime approvazioni — Moltissimi deputati si congratulano con l'oratore — Commenti animati*).

PRESIDENTE. L'onorevole Guastavino ha la seguente interpellanza ai ministri di agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici, « per sapere quali provvedimenti abbiano adottato di fronte al complesso arresto di traffico nel porto di Genova e se hanno avvisato ai mezzi indispensabili onde prevenire un ulteriore disastro ».

(Parecchi deputati occupano l'emiciclo).

Onorevoli colleghi, prendano i loro posti. L'onorevole Guastavino ha facoltà di parlare.

GUASTAVINO. Onorevoli colleghi; potranno essere talvolta impressionanti, ma oggi mi sembrano perfettamente inutili tanto le recriminazioni sul passato, quanto le troppo alte aspirazioni verso un lontano avvenire, che sarà lodevole cosa di aver di mira, però non senza tener calcolo di due indispensabili fattori: il tempo e lo spazio. L'importante, oggidì, è pensare a provvedere con la massima buona volontà, con l'attività e concordia di ognuno, alle impellenti necessità del presente.

Se fosse necessario occuparsi del passato, vi direi che vi sarebbe da compilare un ben grosso volume con tutte le geremiadi che da venti anni a questa parte si elevano al cielo, nel porto di Genova, in causa di molte insufficienze, ma più di tutto della insufficienza del servizio ferroviario. Di tal volume ho contribuito anch'io, modestia a parte, a scrivere non poche pagine e vi assicuro che sarà, forse, curioso, ma è certo noiosissimo.

Lo strettamente necessario, oggi, l'indispensabile, mi sembra dunque di mantenerci per quanto è possibile nella realtà delle cose, perchè ci sarà sempre tempo, a epoche più calme e più opportune, di lasciare sbizzarrirsi la fervida fantasia.

La questione intanto parmi qui sia stata presentata in termini diametralmente opposti. Uno di questi termini, accennato troppo calorosamente dal collega Colajanni, vuole attribuire, per esempio, le omai longanimi lagnanze del commercio di Genova ad eccessive pretese di commercianti, di industriali, a ingorde bramosie di lucro illegittimo, senza considerare due semplici cose: primo, che se il commercio di Genova avesse il suo giusto, non sognerebbe di levare alti lai e vivaci proteste; secondo, che nel caso odierno l'intensità del male è giunta a tal punto che non più i commercianti protestano, ma i lavoratori stessi, i

quali hanno sollecitato insistentemente il concorso dei primi, affinché la loro voce abbia tutta la maggiore efficacia e sia meglio, e senza prevenzioni, ascoltata.

Se l'onorevole Colajanni fosse presente, io gli proverei il suo abbaglio leggendogli senz'altro un'osservazione del giornale che a Genova si vanta d'interpretare la voce dei lavoratori, di un giornale socialista o socialistoide che sia. Dice, rivolgendosi appunto al collega dell'Estrema:

« Invano il deputato Colajanni (e qui ometto la fioritura degli epiteti scortesivi) ha spropositato di ostruzionismo, come se la dimostrazione di un giorno ostacolasse il lavoro e come se l'ostruzionismo più vero e maggiore non fosse quello che quotidianamente esercita il Governo contro l'espansione delle forze economiche ».

E più oltre rincalza:

« In sostanza, i lavoratori del porto di Genova, secondati da una parte del commercio, hanno dimostrato di comprendere che essi sono una forza », ecc.

Se il collega Colajanni fosse qui esclamerebbe certo argutamente: Dagli amici mi guardi Iddio!...

L'altro termine della questione, del pari eccessivo, è quello d'un lungiveggente idealismo il quale, all'infuori d'ogni senso pratico, ama foggarsi la perfezione dei mondi tecnici ed industriali, accomunando l'Italia ai paesi più ricchi e più prosperosi in fatto di traffici, e accennando ad un fabbisogno, non più di milioni, ma di miliardi e miliardi, cosa che ci costringerebbe ora a tentare un passo più lungo delle nostre gambe e a ricadere per conseguenza in quel baratro donde appena ieri siamo usciti.

Ma fra i due termini difettosi, l'uno per mancanza, l'altro per eccesso, esiste certo il giusto mezzo che, non dubito, sarà apprezzato da voi tutti che avete a cuore gli interessi della nazione, e dovrà essere, per forza e virtù delle cose, convenientemente escogitato dagli uomini, chiunque essi siano, che siedono al banco del Governo. La ricerca delle responsabilità, ripeto, è oggi così effimera e perciò non adeguata.

Noi dobbiamo unire tutti i nostri sforzi in una opera concorde, diretta ad un solo intento: uscire da tali strettoie per l'interesse ed il bene di chi lavora, per il buon nome e per l'avvenire del paese.

Noi denudiamo un'antica piaga, oggi sanguinante; dobbiamo, per carità di patria e impulso di coscienza, avvisare prontamente ai rimedi.

I quali rimedi non debbono essere nè difficili, nè lontani, se il semplice accenno alla loro immediata necessità basta a riunire concordemente in un fascio le nostre voci di richiesta, e a renderci forti della più viva, della massima insistenza.

Ma il Governo ha il dovere assoluto di applicare, codesti rimedi, come è dovere imprescindibile del Parlamento di non sciupare la propria energia in vane e sterili gare, ma ascoltare intensamente la voce del paese, intenderla, corrispondere con i provvedimenti più efficaci e più immediati alle sue vive richieste.

Voi già conoscete l'ordine del giorno solennemente approvato dal Consiglio comunale di Genova.

È una, la più acuta, di codeste voci. Il sindaco di quella mia città, il marchese Da Passano, mi manda un diffuso elenco di dati raccolti da quell'Ufficio d'economato, relativi alla deplorata e dannosissima deficienza di carri ferroviari in quel porto.

Sono cifre, già in parte fattevi note dal collega Cavagnari, edificantissime; e le tengo a disposizione di chi amasse convincersene.

Un'altra voce, non meno straziante, mi giunge da quell'Associazione generale del commercio:

« Auguriamo e speriamo — essa dice — che alle interpellanze dei deputati liguri, il Governo non dia solamente buone e facili promesse, ma dimostri veramente con fatti tutta la sua buona volontà di migliorare il primo e più importante pubblico servizio che è vita del nostro porto ».

Vita di un porto, non solo, aggiungo io; ma vita dell'intero paese, o signori! Non pel solo bene di Genova, qui si discute; nè per i suoi operai, nè per i suoi commercianti. Ma pel bene d'Italia che nel nostro porto sente palpitare l'arteria maggiore onde il sangue, il fiotto vitale le affluisce per tutte le fibre!

Vi faccio grazia delle proteste vivacissime, insistenti, che partono dai lavoratori, che scaturiscono spontaneamente dalle mille e mille fonti, più umili, ma non meno legittime.

A tante richieste per il lavoro, per il bene e per la prosperità di un popolo, rispondono i provvedimenti che vedo accennati in questa relazione della Direzione generale delle ferrovie dello Stato?

Risponde il recente progetto dei 610 milioni presentato dall'onorevole Gianturco per le spese ordinarie occorrenti alle ferrovie esercitate dallo Stato?

Speriamolo. Ma certo a me pare che, se i propositi sono lodevoli, tardivi e senza dubbio inadeguati si manifestano i provvedimenti che oggi sono suggeriti.

Anzitutto, detta relazione ci dimostra chiaramente nella Direzione generale delle ferrovie una suscettività che giudicherei alquanto incompatibile in un ufficio creato per un servizio pubblico.

« La deficienza dei carri — dice ad un certo punto — dovuta alle varie cause accennate, diede luogo a numerosi reclami: e qui sia permesso allo scrivente di non lasciar passare inosservato il fatto della ripetizione di questi reclami che contemporaneamente pervengono dai vari Ministeri, dalla Camera di commercio, dal prefetto, dal deputato, dal sindaco, ecc., il che obbliga ad un lavoro gravoso, proprio quando l'attenzione non dovrebbe essere distolta dalle cure dei provvedimenti atti a migliorare la situazione ».

A parte che i reclami dell'autorità, le quali sono in rapporto più diretto col pubblico, possono, talvolta, suggerire qualcuno dei provvedimenti che si ricercano, viene spontanea l'osservazione che chiunque dovrebbe essere grato, non già lagnarsi, di veder richiamata la propria attenzione circa le non lievi cure che si richiedono.

Certo la persona preposta a tale ufficio, è degna di fiducia, e dà prova di adeguata solerzia. Ma la sua stessa elevatezza d'ingegno non permetterebbe di abolire i controlli del pubblico, primissimo fra tutti il controllo parlamentare.

Dopo aver riconosciuto che molto rimane a fare perchè il nostro complesso e ponderoso organismo ferroviario pervenga a quell'assetto pienamente regolare in ogni sua parte che è nei voti di tutti, la relazione stessa invoca un concorso, ed aggiunge un'altra singolare lamentela.

Essa chiede che il pubblico le presti il necessario ausilio morale, intenda i propositi della Direzione delle ferrovie, valuti i suoi sforzi incessanti e giudichi con equo discernimento delle vere cause di servizi e delle singole responsabilità, sappia anche superare la propria latina impressionabilità collettiva (una frase che dice niente o intende dir troppo), « quando disgraziatamente trovasi di fronte alle dolorosissime contingenze che fatalmente accompagnano qualsiasi larga applicazione meccanica ».

A parte che, nel caso, tratterebbesi d'una applicazione meccanica da continuarsi e migliorarsi, non già da istituirsi *ex novo*, i

due avverbi non molto opportunamente adoperati, il « disgraziatamente » e il « fatalmente », mi esimono da qualunque osservazione, giacchè mi sembrano una ben chiara auto-critica per se stessi.

Vi risparmio la disamina più diffusa e più acuta dell'anzidetta relazione. Voi avete potuto leggerla e farvene un definitivo concetto. Solo osservo che là dove elenca (a pag. 157 ed oltre) i nuovi campi e i nuovi studi per sfollare l'ingombro del porto di Genova, le opere indicate son ben poca cosa di fronte a ciò che abbisogna, di fronte a ciò che necessita urgentemente. Tutto quello che è indicato, non basta ancora. Bisogna aver presente che oggi ci troviamo a far opere che nel porto di Genova avrebbero dovuto essere già compiute un quarto di secolo fa.

Un po' è forza delle circostanze; ma molto dipende dalla non preveggenza e dalla poca volontà degli uomini. Ed è appunto in questo difetto, il quale finisce per divenire il più grave degli errori, che noi dobbiamo proporci di non più ricadere.

Ripeto: le recriminazioni oggi a nulla valgono, ne abbiamo fatte anche troppe; è tempo di provvedere, e possibilmente in modo efficace e definitivo giacchè il Governo non può e non deve sfuggire alla suprema responsabilità assunta di fronte al Paese in virtù della sua stessa qualità di governo, ed in forza dei gravi interessi che il Parlamento ha il dovere di tutelare.

Mi dicono, ed io non voglio crederlo, che il Governo trovi un ostacolo all'applicazione dei suoi buoni propositi nella stessa tenace volontà della Direzione generale delle ferrovie. Sarebbe, questo, un assurdo che non è da ammettersi. Piuttosto è più logico e più normale credere in ottima fede alla buona volontà di ognuno per migliorare un servizio pubblico di cui non sarà mai ripetuto abbastanza che il Governo sa avere l'alta responsabilità, perchè da esso dipendono l'esistenza di tanta gente che lavora, il benessere ed il buon nome d'Italia. Ed è al raggiungimento di questa meta che noi, consci ognuno delle piccole o grandi nostre responsabilità, dobbiamo rivolgere gli sforzi comuni. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Reggio Giacomo per isvolgere la seguente interpellanza al ministro dei lavori pubblici:

« Per sapere quali rimedi intenda portare alle tristissime condizioni del servizio ferroviario nel porto di Genova, per coor-

dinare questo ai lavori portuali necessari a costituire un insieme organicamente capace di smaltire il traffico presente e quello avvenire ».

REGGIO GIACOMO. Onorevoli colleghi. Ieri il ministro del tesoro nella sua esposizione finanziaria manifestava il proposito del Governo di provvedere ai porti d'Italia, dicendo che l'efficacia del servizio dei porti avrebbe dovuto contribuire grandemente anche al miglioramento del servizio ferroviario. Inspirandomi precisamente a questo concetto, ho presentata la mia interpellanza per trattare della questione portuale e ferroviaria, ma esclusivamente nei riguardi del porto di Genova.

Abbiamo udito l'onorevole Crespi fare una diagnosi molto precisa dei mali del servizio ferroviario, specialmente per quanto concerne le stazioni che sono ricevitrici, e che esportano mandando mercanzie al porto di Genova.

Io, con molta minore autorità di lui, farò la diagnosi dei mali della stazione di partenza che, specialmente per l'Alta Italia, è costituita dal porto di Genova.

Che difficili siano le condizioni del commercio del porto di Genova io credo non occorran molte parole per dimostrarlo; i reclami continui, incessanti di molti anni fino alla recente agitazione ne sono la prova.

L'agitazione attuale è stata portata qui alla Camera sotto una tinta un po' fosca, e con una accentuazione che noi liguri non abbiamo voluto rilevare per non turbare quella solidarietà di propositi che deve regnare fra i rappresentanti di tutte le regioni d'Italia per cercare di risolvere efficacemente questo problema eminentemente nazionale.

Questo stato di cose d'altronde è noto al Governo, perchè tutte le relazioni delle Commissioni che si sono occupate del porto di Genova lo hanno constatato, dalla relazione Gadda fino alla relazione dell'onorevole Adamoli, che è il documento più recente che concerne questo porto.

Infatti la relazione Adamoli dice:

« Tale è oggi pur troppo la dolorosa condizione del porto di Genova che, nella lotta impegnata per l'acquisto delle grandi correnti del traffico mondiale, sconta da vari anni i ritardi frapposti ai nuovi ampliamenti e ad un migliore assetto dei suoi impianti ». E badiamo che non si tratta ora della conquista delle correnti del traffico mondiale, ma si tratta dell'approvigiona-

mento delle regioni dell'interno; talchè noi siamo sempre sotto l'incubo di vedere qualcuno degli stabilimenti dell'Alta Italia essere chiuso per mancanza di carbone, o di materia prima. L'ente portuale autonomo che ha la gestione del porto di Genova fa sforzi, sotto l'impulso energico del suo presidente, per cercare di uscire da questo stato di cose, ed anzi ha iniziato a tale proposito grandiosi lavori. Ma, a modesto mio avviso, due sono le difficoltà che si oppongono a che si possa compiere rapidamente un programma assolutamente completo. E queste difficoltà sono: il servizio ferroviario e l'organizzazione razionale tecnica del lavoro, che non è possibile per deficienza di spazio. È su questi due punti, che più brevemente che mi sarà possibile, intendo richiamare l'attenzione della Camera e del Governo.

Comincio dal servizio ferroviario. La questione di vagoni nel porto di Genova è talmente antica che è diventata, si può dire, proverbiale; tanto che si ha una certa esitanza a parlarne qui per non ripetere le cose dette mille volte. Ma se questa questione risorge così di frequente, ciò non si deve imputare a incontentabilità degli uomini, ma ad un fatto semplicissimo, che avviene dirò, al di sopra della volontà degli uomini e quasi contro la volontà degli uomini stessi.

Il commercio del porto di Genova aumenta tutti gli anni di circa 200 mila tonnellate; delle quali il 70 per cento deve partire per ferrovia; per cui sarebbe necessario tutti gli anni un aumento di circa 50 carri. Invece i carri non aumentano ed il disagio si manifesta sempre crescente.

In questa condizione di cose, s'impone un dilemma, onorevole ministro, ed è questo: o il Governo intende di deviare artificialmente il commercio del porto di Genova, oppure bisogna che provveda efficacemente.

Io ho fatto anche la prima delle due ipotesi, l'ho fatta anche crudamente, ma è la logica che mi porta a questa asserzione, quantunque io non abbia alcun dato per poter ritenere che il Governo voglia deviare artificialmente il commercio del porto di Genova. Infatti, tutte le promesse che ci sono state fatte ed i provvedimenti che sono stati adottati, ci fanno sperare che, col miglioramento degli impianti delle stazioni, con nuovo materiale mobile che sarà fornito, con le condizioni generali delle ferrovie che saranno migliorate, anche il servizio del porto di Genova migliorerà.

Ma vi è una questione sulla quale in-

tendo richiamare specialmente l'attenzione della Camera e del Governo, perchè le necessità impellenti del momento non credo debbano farci perdere la vista dell'avvenire.

Qui nella Camera, nella seduta del 10 dicembre 1902, discutendosi la legge del consorzio, qui dove molti dei deputati liguri dissero allora molte, delle cose, che mi trovo costretto, meno bene di loro, di ripetere oggi, veniva votato un ordine del giorno proposto dall'onorevole Rubini, che diceva così: «La Camera invita il Governo a studiare il problema delle ferrovie che fanno capo a Genova, a sentire per questo studio il parere del consorzio ed a presentare alla Camera il risultato entro il più breve termine possibile».

Il 18 marzo 1903 veniva nominata una Commissione presieduta dal senatore Adamoli, col mandato di studiare il problema delle ferrovie, che fanno capo al porto di Genova, e di riferirne in proposito, formulando inoltre tutte quelle proposte, che credesse utili allo scopo di agevolare il movimento ferroviario del porto di Genova.

Questa Commissione rassegnava una prima parte del suo mandato il 20 novembre 1904. Che cosa essa ha detto?

Già che siamo qui a parlare delle ferrovie, è utile che parliamo anche di questo. La Commissione Adamoli terminava la sua relazione con queste tre conclusioni: in primo luogo (e questo mi rallegra) asseriva che la questione del porto di Genova non è una questione locale, ma interessa tutta la Nazione, ed infatti proponeva molti lavori, che non soltanto a Genova dovevano farsi, ma in tutte le regioni dell'Alta Italia; in secondo luogo concludeva che gli attuali valichi dell'Appennino basteranno per un ventennio allo smaltimento del traffico; eliminava la trazione elettrica, non ritenendola pratica e necessaria; eliminava la trazione a mezzo di cremaliere, non ritenendola adatta, e scartava anche la questione delle funicolari del carbone che erano state proposte al Governo; in terzo luogo proponeva lavori alle stazioni ricevitrici, specialmente alle stazioni di Milano, Torino, Alessandria, ed altre secondarie; proponeva l'aumento di una linea sulla parte discendente del versante settentrionale dei Giovi; proponeva il raddoppio del binario sulle linee delle riviere liguri, l'ampliamento del porto di Savona ed altri lavori secondari, per lire 130,000,000 di lavori in totale; rimandava la questione del valico ad una seconda parte della relazione.

Questa seconda parte sinora non è stata presentata.

Nel frattempo, dopo la presentazione della prima parte della relazione, molti fatti sono avvenuti, principalissimo dei quali l'assunzione da parte dello Stato delle ferrovie, permanendo ed anzi aggravandosi le condizioni dell'esercizio. I diversi ministri dei lavori pubblici, che si sono succeduti, hanno manifestato diversamente le loro opinioni riguardo a questa importantissima questione.

Il ministro Carlo Ferraris, all'inaugurazione dei lavori del porto di Genova, dava i più ampi affidamenti che provvedimenti sarebbero stati presi, e lasciava anche trapelare, in certo modo, che si sarebbe forse anche fatta una nuova linea, la quale era andata diventando a poco a poco nei desideri dei genovesi; perchè i genovesi sostenevano fermamente che non si sarebbe risolto efficacemente il problema, se non si fosse fatta in soccorso delle linee dei Giovi un'altra linea nuova, la quale avesse avuto requisiti di potenzialità e economia di esercizio, per pendenza, altimetria e diretto percorso, da poter soddisfare, più ampiamente delle linee attuali, al traffico presente e avvenire.

Il ministro Tedesco, in una visita successiva fatta a Genova, confermava le promesse del suo predecessore e annunciava provvedimenti; ma quanto alla nuova linea, si mostrava più riluttante, o almeno mostrava di credere che non fosse il caso di affrontare subito questo problema.

L'onorevole Carmine, prima, come relatore di un disegno di legge « sulle provviste di fondi per le spese occorrenti alle ferrovie di Stato per il biennio 1905-906 e 1906-1907 », proposto dai ministri Carcano e Ferraris, oltre a ritenere utili molte linee, quali il raddoppio del binario Genova-Chiavari e completamento Pisa-Roma, e nuove linee Sestri-Sarzana e Bologna-Firenze, aggiungeva: « Tutti coloro che hanno qualche conoscenza delle gravi difficoltà in mezzo alle quali viene condotto questo esercizio, convengono ed ammettono che le comunicazioni dal mare Ligure alla valle del Po devono essere completate con la costruzione di una nuova linea », e proponeva anzi lo stanziamento di 50,000,000 di lire all'anno dal 1908-909 fino al 1914-9015 per la costruzione delle tre nuove linee designate ad integrare la potenzialità del traffico delle più importanti arterie della rete ferroviaria

Lo stesso onorevole Carmine, divenuto ministro, nel suo chiaro e lucido discorso del marzo scorso era alquanto meno esplicito su questa necessità; ma lasciava comprendere che nell'animo suo il concetto di questa necessità permaneva.

Ora io desidererei a questo riguardo sentire l'opinione dell'attuale ministro dei lavori pubblici, nella cui mente aperta ed illuminata ho grande fiducia, perchè sappia intuire con molta larghezza l'avvenire delle nostre regioni.

È certo che la spesa di una nuova linea non è indifferente, perchè è valutata da alcuni a 100, da altri fino a 150 milioni; ma risulta da uno studio accurato fatto fare dal municipio di Genova che questa linea potrebbe rappresentare una economia di esercizio non indifferente, la quale potrebbe compensare in parte le spese di costruzione.

Ora di questo è stato tenuto poco conto nelle relazioni, che hanno studiato il problema; perchè, se questa riduzione delle spese di esercizio, come credo, vi fosse, ciò potrebbe essere un incentivo a che il Governo affrontasse subito questo problema. Il Governo, lo so, non è l'industriale più adatto a questo genere di conti, perchè guarda più a soddisfare alla potenzialità, e specialmente a non impegnare grandi somme; ma potrebbe avvenire che quello, che non è compreso dal Governo, fosse compreso dai privati, e che, per una iniziativa municipale o privata questa linea venisse domandata in concessione.

Anche qui non mi dissimulo le grandi difficoltà, che verranno affacciate a che questa concessione possa essere accordata, ora che siamo all'inizio dell'esercizio ferroviario di Stato, trattandosi di una linea che rende oltre 200,000 lire a chilometro, ed è la più proficua di tutta la rete. Però io dico: il Governo messo nella condizione di fare o di lasciar fare, se non volesse prendere nè una strada nè l'altra, assumerebbe certamente una grave responsabilità verso regioni, dalle quali il paese può ancora molto aspettare, per lo sviluppo dell'economia nazionale.

E vengo al secondo punto del mio discorso, ed è questo. Ho detto che una delle difficoltà, che si oppongono a che l'ente autonomo che amministra il porto di Genova possa sviluppare rapidamente ed efficacemente il suo programma completo, è l'ordinamento tecnico nel lavoro nel porto. Dichiaro subito che non intendo parlare di

quell'ordinamento del lavoro, che ha formato oggetto di controversia tra negozianti e lavoratori; perchè questo ordinamento del lavoro è davanti ad un giudice, che è il Consiglio di Stato, ed in ciò non voglio entrare, nè intendo farlo, perchè non voglio che le mie parole possano essere interpretate sfavorevolmente a quelle organizzazioni operaie a scopo economico, che ritengo siano una necessità dei nostri tempi. Intendo parlare semplicemente dell'ordinamento tecnico della mano d'opera, del modo di impiego di essa, e della somma di mano d'opera che occorre per un certo lavoro.

Citerò due fatti. Il primo fatto ognuno lo sa: il movimento del porto di Genova, specialmente di carico e scarico dei carboni, che rappresentano più che la metà del movimento del porto, è fatto essenzialmente a spalla d'uomo. E questo, naturalmente, con metodi molto primitivi. Il secondo fatto è che nei porti esteri si procede molto diversamente: ad esempio nel porto di Copenaghen, nei silos di carbone, si scarica una nave di 2000 tonnellate in dieci ore di lavoro, e per scaricare questa nave si impiegano due macchinisti e 27 operai; per fare lo stesso lavoro a Genova occorrono 4 giorni di lavoro e 320 operai. Ora si comprende che una evoluzione più o meno lenta, nel senso di uniformarsi a quanto si fa dove i mezzi sono più progrediti, debba avvenire. Ma vi è qualche cosa che spinge a questa evoluzione, e questo qualche cosa è la legge, che ha istituito il Consorzio autonomo del porto di Genova. Ed io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su questo punto, che è della massima importanza; perchè, se vogliamo condurre il porto di Genova allo stato di soddisfare il suo compito, bisogna non solo fare le ferrovie, ma fare che il porto possa avere uno sviluppo di organismo adeguato all'impianto ferroviario che è necessario. Ora la legge, che ha istituito il Consorzio, finanziariamente si riassume in questi termini: il Governo, mediante un contributo che va fino a 20 centesimi per tonnellata e che ammonta ora a circa un milione e centomila lire, mediante la cessione dei contributi delle provincie, comuni, e di altri enti interessati, dei fitti delle aree, impianti e capannoni, si è completamente esonerato dalle spese di manutenzione, di esercizio e di nuovi lavori, lasciando al Consorzio la facoltà di imporre tasse, che dovevano costituire i suoi proventi finanziari. Mi permetto, per som-

mi capi e in cifre tonde, di esporvi quale è il bilancio del Consorzio. Pel 1906-907, è questo: un introito ordinario di circa un milione e 900 mila lire, una spesa ordinaria per servizio manutenzione ed amministrazione di circa un milione e 300 mila lire. Vi è una parte straordinaria del bilancio, la quale è di un milione e mezzo circa di entrata, contro una parte straordinaria di tre milioni e mezzo di spesa, con un movimento di capitali a pareggio. Come è costituita la parte ordinaria del bilancio? Dal milione e centomila lire dello Stato, dal contributo delle provincie e dei comuni e enti interessati e dal fitto delle aree e accessori.

Naturalmente, tutta la spesa per amministrazione, servizi, gestione, manutenzione, sarebbe spettata allo Stato ed ora invece è fatta interamente dal Consorzio. La parte straordinaria del bilancio è composta di un milione di residui della legge 2 agosto 1897, che cessano nel 1915, e di 300 mila lire circa di tasse supplementari di ancoraggio, le quali vanno pure a cessare. Insomma il Consorzio, dovendo far fronte a nuovi lavori nella spesa straordinaria, ha dovuto contrarre un prestito, esaurendo tutte le sue attività attuali, perchè la legge prescrive che il Consorzio debba giustificare di avere le somme per gli interessi e l'ammortizzamento dei mutui che contrae; e il prestito massimo che ha potuto fare è di quindici milioni. Di questi quindici milioni, 4,300,000 lire sono state impiegate per saldare un debito dello Stato verso le Casse di risparmio di Genova e della Lombardia; 6,700,000 lire sono state impegnate per esaurire i lavori voluti dalla legge 2 agosto 1897: è rimasto quindi per il nuovo lavoro del grande bacino, che è quello che deve dare lo spazio necessario, indispensabile per lo sviluppo del porto di Genova, e che costerà dai 40 ai 50 milioni, solo 4 milioni, ai quali si sono aggiunti gli avanzi degli esercizi per completare una prima somma di lavori per lire 5,471,500. E badate che, con i cinque milioni e mezzo, ed anche con molto più, non si riuscirà a vedere neppure una pietra, che esca fuori dal mare. E noi vorremmo vedere sistemato il porto; ma il porto di Genova resterà per lungo tempo ancora nelle strettezze nelle quali si trova presentemente.

Ma vi sono le tasse. Il Consorzio può imporre tasse da 10 centesimi sino ad una lira, in media fu calcolato quaranta centesimi, che in tutto rappresentano circa due milioni, presso a poco quello che occorre

di interessi per far fronte alla spesa necessaria per i lavori. Ma come si fa ad imporre le tasse, quando quelle che ci sono sono talmente gravi, da rendere impossibile l'aumentarle?

Ora logicamente (ed è per questo che ho parlato dell'ordinamento tecnico del lavoro) avviene questo: che chiunque abbia studiato il problema del porto di Genova ed abbia fatto il suo piano finanziario, reale, positivo per i lavori da farsi, è venuto a questa conclusione; le tasse non si potranno mettere finchè i nuovi lavori non daranno una tale economia nelle spese di esercizio che la somma delle tasse pagate ora rimanga costante. E che cosa vuol dir questo? Vuol dire che queste spese d'esercizio ridotte si dovranno ottenere essenzialmente dalla mano d'opera. Non c'è altro modo. Quindi bisognerebbe che nel porto di Genova il Consorzio, per procurarsi da sè i mezzi di fare eseguire rapidamente i nuovi lavori, applicasse rapidamente i mezzi meccanici, portando così un turbamento nella mano d'opera. Imperocchè nel porto di Genova si spendono cinque milioni per mano d'opera; e vi è quindi un largo margine dove poter attingere. Ma io domando: è prudente, è possibile portare un mutamento radicale, istantaneo in una agglomerazione di operai, come quella del porto di Genova? Vorrà il Governo spingerci a far questo? Non lo credo. Ma allora, io domando, se il Governo vuole che l'ordine, la tranquillità, per ragioni sociali, per ragioni politiche e di opportunità non siano turbati, se non vuole che si produca un movimento, che porterebbe a conseguenze gravi, allora deve provvedere e deve dare aiuto, o con una sovvenzione a fondo fisso, o abbandonando una parte delle tasse che esso percepisce nel porto, parte tale da permettere di formulare un programma finanziario atto ad eseguire rapidamente i lavori, e portare con meditata prudenza la trasformazione nei mezzi di scarico.

D'altra parte queste tasse aumentano coll'aumentare del traffico, ed il Governo, quando i lavori saranno fatti, potrà rivularsi. Sarà un aiuto momentaneo, per il quale rapidamente seriamente, efficacemente si avvantaggerà il porto di Genova.

Non ci neghi il Governo questo aiuto, anche come giustizia distributiva; perchè non parlo dei 20 milioni del duca di Galliera, che è cosa troppo lontana, quantunque ne sia vivissimo il ricordo tra noi, ma parlo della legge 2 agosto 1897 e dei 17 milioni e mezzo concessi per i lavori del porto,

che furono spesi per oltre metà per la stazione passeggeri, con anticipo fatto dal Municipio e interessi presi da una tassa supplementare di ancoraggio, che rendeva circa 300 mila lire all'anno.

Ora io dico: se queste stazioni passeggeri non fossero state fatte, probabilmente, anzi certamente, rientrerebbero oggi in quella grande massa di lavori, che si dovranno fare a tutto carico del bilancio dello Stato. Soggiungo ancora che per la legge, che il Governo sta proponendo per i porti, solo il porto di Genova non godrà nulla. Faccio calda raccomandazione all'onorevole ministro perchè prenda in serio esame questa questione. Ho parlato non per il piacere di fare un discorso, ma solamente perchè ho creduto in coscienza di adempiere un dovere, rammentando al Governo un dovere più alto e più pesante del mio. (*Bravo!*)

Un'altra parola voglio dire, e cioè che i due punti, da me trattati, sono intimamente connessi, perchè nè le ferrovie si possono fare senza sistemazione del porto, nè il porto si deve fare senza sistemazione delle ferrovie. E un altro dubbio voglio dissipare.

Si dice che il porto di Genova lavora specialmente pel carbone, e il traffico ne dovrà diminuire per l'utilizzazione delle forze idrauliche, e per una nuova linea navigabile lungo la valle del Po, linea, che, come italiano, voterò con grande entusiasmo, perchè questo è un problema, che deve essere studiato con molto interesse. Ma non formiamoci idee così pessimiste, guardiamo la statistica del consumo del carbone nel mondo. Mentre la Gran Bretagna consuma per abitante 4 tonnellate e mezzo all'anno, gli Stati Uniti 3 e mezzo, il Belgio 3, la Germania 2 e mezzo, la Francia 1, l'Austria 0.80, noi consumiamo 0.17 di tonnellata. Dunque la strada, che dobbiamo percorrere, è ancora molto lunga e possiamo guardare l'avvenire con molta sicurezza.

Nel rivolgere il pensiero ad una soluzione rapida del grande problema del porto di Genova, non posso non pensare a quanto spendono le nazioni europee per avviare i traffici nei loro porti e sulle loro ferrovie, approfittando di questa lunga pace europea, che noi tutti paghiamo a tanto caro prezzo.

Londra spende 175 milioni per approfondire il Tamigi e per il suo porto, Liverpool svolge un programma di 212 milioni, Amburgo ha speso 500 milioni dal 1885 ed

ora ne spende 54, Brema 140, il Belgio, che vuol fare di Anversa il primo porto del mondo, ha stanziato recentemente 200 milioni come primo fondo, i Paesi Bassi per i suoi porti, principalmente per Amsterdam e Rotterdam, 500 milioni, Trieste 90 per il porto e parecchie centinaia per ferrovie. Vediamo quello che fanno le nazioni vicine per accedere alla linea del Sempione. La Francia spenderà forse 100 milioni per il traforo della Faucille, col concetto di linea a valico basso e mite pendenza per assicurarsi il transito dall'America del Nord, per l'Italia fino all'estremo della penisola balcanica, e il traffico del Nord verso quell'Estremo Oriente, a cui si appuntano tante speranze e tante cupidigie; la Svizzera, che con noi ha aperto il Gottardo ed il Sempione, ora parla dello Spluga e apre una nuova linea attraverso le Alpi Bernesi. E noi, mentre le Alpi sono aperte, vorremo tenere strozzato il nostro Appennino verso il nostro mare? Si lanci anche l'Italia in questa gara di civile progresso, e semini a piene mani nel terreno fecondo!

Onorevoli colleghi, al momento di cominciare queste modestissime mie parole, ho desiderato vivamente due cose: la prima di avere molta maggiore autorità di quella, che non ho, per dare il dovuto risalto alla questione; la seconda (ciò che non mi accade sovente di desiderare), di non essere in questa occasione genovese, per non dare a questa questione un carattere regionale, ma per affermare in essa un carattere eminentemente nazionale. Al chiudere del mio discorso è un augurio che voglio fare; augurio che mi permetto di esprimere con una immagine. Se prendiamo un piano, che rappresenti la rete delle ferrovie italiane, e segniamo ognuna delle linee con larghezza proporzionale alle intensità del traffico, il piano della rete dell'Alta Italia assume l'aspetto di un albero, che ha le sue radici nel porto di Genova, il tronco lungo le linee dei Giovi e i rami che vanno in tutte le regioni dell'Alta Italia ed alcuni oltre le Alpi. Ebbene, io auguro che il succo vitale che sale dalle radici non sia strozzato nel tronco, ma possa espandersi liberamente in tutte le propaggini della pianta, perchè questa possa essere sempre viva, rigogliosa e soprattutto fruttifera. (*Bene! — Vivissime approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore.*)

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza dell'onorevole Graffagni, al ministro dei lavori pubblici, sulle cause del disservizio

ferroviario, sul modo col quale intenda ripararvi con quella urgenza e con quello assetto definitivo, che sono richiesti nell'interesse del lavoro e dell'economia nazionale ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Graffagni per isvolgere questa interpellanza.

GRAFFAGNI. Onorevoli colleghi, dopo i discorsi che avete ascoltato con tanto interesse, e che furono così forbiti quanto ponderosi, mi sarei dispensato da intrattenervi intorno all'odierna questione; ma mi richiama ad essa anche un telegramma, testè giuntomi, quantunque fossi già spinto a parlare da un incidente del quale dovetti occuparmi ieri, appunto relativi e l'uno e l'altro a questa triste condizione di cose.

Ieri era la Società dei magazzini generali, che rifiutava di eseguire il contratto che essa ha con i cotonieri dell'Alta Italia, perchè, dice, non può più ricevere in deposito i cotonei, che arrivano con i vapori della *Creol Line*; oggi un telegramma, che mi duole di non avere qui, avendolo trasmesso al direttore generale delle ferrovie, telegramma col quale la Metallurgica di Sestri annuncia, che, per non potere avviare i suoi prodotti nè ricevere il carbone, sta per chiudere lo stabilimento, gettando così nel lastrico centinaia e centinaia di operai, con quale enorme e pietoso danno voi lo vedete.

Quindi dirò qualche cosa, sebbene ci troviamo in una strana condizione, di avere, cioè, una direzione autonoma, ed un ministro, cosicchè si può dire che non si sa a chi si parli, se pure si parli a qualcuno.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. A me, parli a me!

GRAFFAGNI. Onorevole ministro, non si sa da chi dipenda questo disservizio (che, se non altro, ha servito ad inventare una parola nuova da aggiungere al nostro vocabolario), non si sa se dipenda dalla direzione generale autonoma, o dal Ministero.

Non ho saputo ben discernere quali possano essere le funzioni dell'una o dell'altro e come questo possa influire su quella; ad ogni modo parlo a tutte e due, e magari parlo a nessuno dei due! (*Si ride*). Forse sarà più probabile ch'io finisca col parlare a nessuno.

La mia lunga esperienza (non quella che ho fatto alla Camera perchè qui si può dire che sono ancora, più che giovane deputato, come l'onorevole Crespi, un imberbe) (*Si ride*) mi insegna che la questione dei vagoni mancanti al porto di Genova, portata

tante volte qui alla Camera, non è stata mai risolta, se pure è stata, me lo perdonino i colleghi, ben conosciuta.

O che non fosse ben intesa o che non si volesse approfondire, o che le condizioni, in cui la questione si presentava non fossero propizie, il fatto sta che la questione dei vagoni per il porto di Genova fu sempre ritenuta come una querimonia, una lamentela dei genovesi, come se la questione fosse veramente limitata al porto di Genova e alle condizioni economiche e di lavoro di quella città, mentre è sempre stata, invece, una questione di nazionale interesse, perchè tutti sanno quanto produca il porto di Genova per le nostre dogane, e come queste evidentemente giovino a tutta Italia. (*Interruzione del deputato Di Sant'Onofrio*).

Onorevole Di Sant'Onofrio, io posso farle un po' la storia di questa questione, che, molti, anche alla Camera ignorano, e potrò dimostrare come io non sia, per quello che dico, dalla parte del torto, ma completamente nel vero.

La questione dei vagoni per Genova è nata nell'84, 22 anni or sono: per non andar troppo addietro; non era la prima volta che si affacciava, ma fu allora che in concreto si fece per la prima volta qualche cosa. Genova si lamentava, perchè non si potevano avviare le merci, che affluivano al porto, chiamatevi dalla sua posizione ed anche dalla energia e dalla attività dei commercianti; Genova gridava e le Società ferroviarie finalmente accordarono, nel 1884, 560 vagoni al giorno per il commercio di Genova. Cosa direte voi se non si forniscono neanche oggi giorno? Passarono quattro o cinque anni, e nel 1889 si ebbe a constatare in Genova la stessa agitazione che oggi ci occupa. Io allora appartenevo all'amministrazione comunale, e tanta era la irritazione della popolazione e della sua rappresentanza, che ricordo di avere formulato un violento ordine del giorno perchè si provvedesse a quella disastrosa situazione: e ricordo che molto più violento di me, sebbene molto più avanzato negli anni, fu quell'illustre nostro concittadino, il senatore Ricci, il quale fece parte poi anche della Commissione, che si recò a Roma per domandare al Governo, che finalmente imponesse alle Società di provvedere ai bisogni di Genova, che non domandava altro che di lavorare, che non domandava affatto quattrini.

Venuti a Roma convocammo tutti i deputati di Genova (pur troppo non ne vedo

quì più alcuno e mando un saluto alla loro memoria), perchè ci aiutassero presentandoci ai ministri, onde avere maggiore autorità. (*Interruzione*). L'onorevole Fasce non era ancora deputato di Genova, perchè in tal caso avrebbe lavorato con noi, come fece poi sempre, specie allorchè fu assunto meritatamente all'altezza del Governo.

FASCE, sottosegretario di Stato per il tesoro. Dica che non ero ancora esposto al bersaglio. (*Commenti*).

GRAFFAGNI. Ebbene, sapete che cosa ci risposero i nostri deputati? Ed erano naturalmente l'eco degli umori della Camera, circa quella quistione. Perdonatemi se dico così la verità cruda; ci dissero: cari amici, tornatevi pure a Genova perchè qui non otterrete nulla. A giorni deve venire in Genova Brin, ministro della marina, allora gli farete visitare le calate, e mostrerete a lui in quali condizioni si trovano e a quella vista forse impressionato penserà senza dubbio a provvedervi.

Naturalmente noi non ci accontentammo, e dichiarammo che, senza ottenere almeno 800 vagoni al giorno e l'apertura di un parco alla stazione Brignole, non ci saremmo partiti da Roma, perchè non avevamo il coraggio di ripresentarci alla esasperata popolazione genovese, senza avere ottenuto almeno qualche cosa di concreto e di serio. Tanta era la generale indignazione.

Allora, a questa energica condotta, piegarono anche i nostri colleghi. E ci raccomandammo da quell'illustre uomo, che è l'onorevole Finali, ministro allora dei lavori pubblici. Questi convocò il Massa, direttore delle ferrovie mediterranee, e, accanto a lui, il suo naturale avversario, l'ispettore governativo Crosa, il quale doveva essere suo controllo in rappresentanza del Governo.

Si tennero parecchie adunanze; si discusse la domanda nostra per gli ottocento vagoni, si discusse l'utilità della luce elettrica sulle calate, la quale il comandante del porto di allora temeva (colle grasse risa del ministro di marina Brin) avesse fatto sì che i naviganti potessero dare di cozzo negli scogli! E, poichè noi non volevamo partire senza un documento, un verbale fu preparato, e, all'indomani, portato all'onorevole ministro Finali, al quale mi piace di mandare un saluto riconoscente, perchè non avrebbe potuto far di più per gl'interessi del commercio di Genova.

L'ispettore Crosa, che ancora ieri accompagnava nel suo giro sentimentale il diret-

tore generale, l'ispettore Crosa, che rappresentava il Governo, fece in quella solenne seduta una proposta, che è confessione irrefutabile e che costituisce critica acerba dell'operato del Governo attuale.

Ho qui la copia del verbale (l'onorevole ministro ne troverà l'originale rovistando negli archivi del suo Ministero) firmato da Castagnola, Ricci, Graffagni, Massa, Crosa, il prefetto ed il capitano del porto del tempo. Che cosa disse il Crosa? Dal momento che il Massa si agitava, dicendo che non si potevano fornire gli 800 vagoni reclamati da Genova, il Crosa propose « di ridurre la domanda degli 800 carri a 700, esclusi quelli in servizio dell'amministrazione, fino alla fine del prossimo giugno 1890, epoca in cui è a ritenersi se ne potrà avviare un maggior numero, dichiarando fermamente che i 700 carri potevano provvedersi, e dovevano transitare regolarmente ». Così è scritto nel verbale del 23 dicembre 1889!

Dunque: nel 1884, 560 carri; nel 1889, 700; nel secondo semestre del 1890, tutti i carri dei quali quel porto abbisognasse.

Ebbene, sapete quanti se ne concedono oggidì? 200, 300, 400, elemosinando, protestando, reclamando in comizi, con serrate deplorabili, con deliberazioni delle Camere di commercio, dei municipi, colle interpellanze dei deputati.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ma no!

GRAFFAGNI. Lo so, onorevole ministro, che con telegramma di avant'ieri, si sono promessi mille carri. Ma a che cosa servono i mille carri, se ce ne sono già altri carichi, che giacciono là e non possono partire? E queste sono affermazioni che non si possono smentire, perchè le ho udite e viste ieri purtroppo sul luogo io stesso.

E notate, onorevoli colleghi, che allora esistevano tre sole gallerie sotterranee, che andavano a Sampierdarena; non c'era la linea Genova-Ovada; non c'era il parco della stazione Brignole, che serve alle merci; non c'era il terreno Frova che sta a Sampierdarena, e che era appena acquistato per ingrandire quel parco; non c'era il grande parco di San Bovo, a Novi, poscia ampliato ed attivato; e non c'era la luce elettrica sulle calate del porto, che permette oggi di lavorare anche di notte. E malgrado tutti questi miglioramenti, che danno maggiori mezzi e di lavoro e di manovre, abbiamo nel 1906 meno carri di quelli, che erano stati promessi nel 1884 e nel 1889, (*Denegazione*

dell'onorevole ministro dei lavori pubblici), vent'anni addietro!

Se ella avesse la bontà, onorevole ministro, di leggere quei miei scritti, vedrebbe che, malgrado tutte le constatazioni e tutti i reclami e tutte le promesse, dal 1889 non si ebbero mai e non si hanno ancora 700 vagoni al giorno in media.

Ho voluto che la Camera conoscesse questi fatti, i quali pur debbono avere una influenza; fatti che mi permettono di domandare all'egregio ministro dei lavori pubblici, qual sia la causa, per la quale ci troviamo in condizione che, anche dopo venti anni circa, quelle promesse fatte non dalle Società, ma dal Governo (perchè il Crosa era ispettore governativo), non possono vedersi adempiute, e perchè si abbia un materiale così deficiente, per cui si sollevano tutti i lavoratori del porto di Genova e per cui si rovina il sempre crescente commercio di quella città!

Imperocchè bisogna sapere che dalla Svizzera e dalla Germania si avviano le merci a Marsiglia e non più a Genova, per non farle rimanere giacenti sui carri per giornate, per mesi, e che dall'Inghilterra non si fan noli per Genova; bisogna ricordare che, quando il commercio prende una nuova via, ci vogliono secoli perchè ritorni a quella abbandonata.

Potrei citare esempi ma non voglio tediare la Camera però prego gli onorevoli colleghi di riandare la storia dei porti e pensare a quanti di essi furono grandi e fiorenti, mentre oggi sono spiagge inutili, che servono ai monelli per i bagni di mare!

Come pensa l'onorevole ministro di provvedere a riparare i danni di queste colpe? Dico colpe, perchè questo stato di cose era preveduto, e questo è il torto maggiore di chi doveva provvedere.

Infatti nella *Revue des deux mondes* del 15 maggio del 1904 v'ha un articolo, intitolato, *Gènes et Marseille*, dettato dal signor Dubois, che non vi leggerò per intero, ma di cui vi citerò alcune linee, nelle quali già si preveda la stasi del movimento del porto di Genova.

In quest'articolo si fa il confronto fra l'uno e l'altro porto, e si dice che in quel momento Marsiglia si trovava in condizioni inferiori in confronto di Genova; che Genova cerca però la soluzione delle sorgenti difficoltà in un aumento dei vagoni, in allargamenti o aperture di altre vie; ma dice che ci vorrà del tempo per arrivare a ciò che noi in verità cerchiamo di fare e per

impedire le tristi conseguenze che invece si verificano.

« La grande question du port de Gênes, a-t-on dit souvent, est une question de chemin de fer: Gênes manque de wagons pour expédier ses marchandises, et manque de lignes ferrées, - elle n'en a qu'une, a quatre voies, il est vrai, mais d'exploitation difficile, - pour expédier ses wagons vers le nord, vers Novi, et de Novi vers Turin et Milan. On travaille à remédier au mal, mais il faudra du temps pour y arriver; or, en attendant, le Simplon vas'ouvrir, et Gênes, ne pouvant satisfaire actuellement à une augmentation brusque et considérable de trafic, ne sera d'abord en mesure d'en profiter que pour partie: de là un délai, délai de grâce, dont Marseille pourra et devra profiter, pour fortifier et développer ses positions dans le commerce international ».

Dunque nel 1904 in Francia già si scriveva così; il che vuol dire che il commercio già ci pensava (perchè questi scritti vengono dopo una ben ponderata riflessione) che le condizioni di Genova con l'apertura del Sempione sarebbero peggiorate se non si fosse provveduto; e si prevedeva che non si avrebbe potuto provvedere; per cui si diceva: frattanto provvederemo noi a Marsiglia per raggiungere quello cui aspiriamo da secoli. Ecco a che siamo esposti!

Onorevoli colleghi, perdonerete queste brevi notizie, ch'erano necessarie affinché la questione si conoscesse in tutte le sue sinuosità e in tutte le latebre sue, così come nella sua genesi e nelle sue fasi. Ponendo fine a questo sconnesso mio dire, chiudo, non così brillantemente, come fecero coloro che parlarono prima di me, ma col ricordare le ultime parole, sempre belle e sempre squisitamente dette, del ministro del tesoro, con le quali egli metteva termine alla sua esposizione finanziaria, quando diceva che l'Italia si avvia ad un progresso considerevole, che vi è uno sviluppo di energie veramente notevoli, che dà luogo alle più grandi speranze. Ebbene, onorevole ministro, io penso che questa discussione porterà buoni frutti con vera, sollecitudine, ed ho fiducia che nel versatile ingegno vostro, nella profondità del vostro sapere, e nell'amore che vi scalda per il nostro paese, saprete trovare il modo, per il quale Genova possa lavorare, e non la si soffochi con danno generale nella esplicazione delle sue invidiabili energie. (*Benissimo! — Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Morpurgo al ministro dei lavori pubblici, «sui provvedimenti che intenda adottare d'urgenza, per attenuare i danni enormi del disservizio ferroviario».

L'onorevole Morpurgo ha facoltà di svolgere questa sua interpellanza.

MORPURGO. Onorevoli colleghi, a quest'ora e dopo che dai colleghi, i quali hanno parlato ieri ed oggi, è stato così largamente mietuto il campo spinoso del disservizio ferroviario, credo di fare cosa grata alla Camera restringendo il più possibile le mie parole e sfrondando il discorso, che avrei dovuto e voluto fare, di ogni argomentazione, che non sia strettamente indispensabile a dimostrare quanti e quali siano i danni del disordine ferroviario, in quali angustie profonde esso abbia gettato il Paese, quali siano i mezzi mediati ed immediati, coi quali io pensi si possa, in parte almeno, porre riparo a tale situazione, si possano attenuare, come dice la mia interpellanza, gli enormi danni che ne risentì, ne risente e, purtroppo, ne risentirà, per molto tempo ancora, la Nazione, ferita nel cuore per il rallentamento d'ogni sua attività.

E dichiaro subito che senza rimpianto rinunzio a fare il discorso organico e completo; senza rimpianto, sia perchè non poso ad oratore, sia perchè intendo, specialmente in questa materia, di parlare da pratico e non altro; da pratico, come ho dovere di essere nella mia qualità di presidente di una Camera di commercio del Regno, perchè precisamente cogli elementi che posseggo per questa mia qualità, mi propongo di intrattenere la Camera.

Ma non deve pensare la Camera, e non deve pensare l'onorevole ministro che io porti qui le doglianze di una provincia o di un circolo camerale. No: io ho potuto apprendere quali siano i danni del disservizio ferroviario in tutto il Regno. Non pretendo di conoscere profondamente e particolarmente quello che è avvenuto in Italia, ma però ne è arrivata a me la eco, attraverso tutte le Camere di commercio, le quali, come sapete, sono confederate in quell'Unione, del cui Comitato esecutivo io ho l'onore di far parte.

Prima di svolgere, brevissimamente, il programma, che mi sono tracciato, permettete, onorevoli colleghi, che spenda una parola a favore del porto di Venezia.

Non è sentimento regionalista che mi

muove a parlare. Ma, come si è giustamente detto così a lungo e così particolareggiatamente del porto di Genova, così mi pare giusto e doveroso che siano ricordate in questo momento all'onorevole ministro anche le giuste aspirazioni del porto di Venezia, al quale hanno già accennato (e mi è grato rilevarlo) parecchi oratori che non appartengono a quella regione, e, tra altri, alcuni della Liguria.

Non mi indugierò a ricordare all'onorevole ministro quali sieno i desideri, quali le aspirazioni del porto di Venezia. Egli le conosce perfettamente: sono state consacrate nei relativi memoriali. Gli enti locali hanno dimostrato luminosamente quali sieno le opere urgenti da eseguire a vantaggio di quel porto, a cui si riconnettono le necessità di tutte le stazioni ferroviarie della regione, che dal porto medesimo sono servite. Onde confido che l'onorevole ministro vorrà darmi assicurazione che le aspirazioni legittime e punto esagerate di Venezia saranno soddisfatte in un tempo relativamente breve.

E vengo rapidamente ai provvedimenti, che reputo necessari per ovviare, almeno in parte, come ho detto, ai danni dell'anarchia ferroviaria, avvisando ai rimedi, perchè trovo che continuare a recriminare è cosa poco pratica, poco utile, pochissimo simpatica. L'onorevole ministro e la Direzione delle ferrovie di Stato non domandano per certo che i suggerimenti per riparare al deplorabile stato attuale partano da questi banchi. Tuttavia a me pare cosa utile di dire modestamente quello che troverei conveniente di fare.

E penso che all'onorevole ministro non possa dispiacere che gli si indichino alcuni rimedi che egli vorrà sottoporre all'esame della Direzione e dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, e che io amo sperare saranno da quella Direzione e da quella Amministrazione presi in esame per essere in tutto o in parte accolti, quando non trovino esse medesime da proporre e da attuare qualche cosa di più e di meglio.

Incomincio dai provvedimenti, i quali richiedono un tempo più o meno lungo, dai provvedimenti, cioè, che non possono essere attuati dall'oggi al domani. Non parlo di provviste di materiale mobile, perchè se ne è già detto molto: abbiamo ormai appreso che commissioni di nuovi carri, di nuove vetture-passeggeri, di nuove locomotive sono state date largamente all'interno e all'estero. E non parlerò nemmeno (sempre per amore

di brevità) di personale, dappoichè parecchi degli oratori, che mi hanno preceduto, e specialmente l'onorevole Crespi, hanno rilevato la parte di responsabilità che a questo dev'essere addossata, e gli hanno mosso appunti, forse non tutti giustificati.

Toccando ora l'argomento degli impianti, io dico: perchè il servizio ferroviario possa diventare, se non regolare, per lo meno non così irregolare come è stato in questi ultimi tempi e come è tuttora, bisogna: 1° aumentare di molto i binari di corsa; 2° provvedere all'ingrandimento degli edifici delle stazioni, e alla posa di nuovi fasci di binari per le operazioni di smistamento nelle stazioni stesse.

Ciò posto, permetta la Camera e permetta l'onorevole ministro che io chieda: la Direzione delle ferrovie di Stato ha fatto o ha dimostrato di voler fare tutto quanto è possibile per costruire i doppi binari, per posare nuovi fasci di binari di smistamento e per aumentare gli edifici delle stazioni? A questa domanda rispondo subito no; e brevemente dimostrerò alla stregua dei fatti e con gli elementi che posseggo, che l'Amministrazione questo non ha fatto o non ha dimostrato di voler fare.

Le Camera di commercio di Udine, che io mi onoro di presiedere, nel 13 ottobre 1903 votava quest'ordine del giorno che veniva comunicato alla Direzione della ferrovia:

« Considerato che l'attuale linea Udine-Treviso-Venezia non basta ai bisogni del traffico; che i troppo frequenti incroci dei treni costituiscono un permanente pericolo, come lo prova il disastro di Beano (era recentissimo); considerato che il doppio binario è imposto da ragioni commerciali, militari, di sicurezza personale e dalle necessità di semplificare quel servizio con la soppressione degli incroci; visto che sopra tutto il tratto già esiste la sede per il collocamento del secondo binario e che il reddito della linea sta per toccare il limite di 40,000 lire a chilometro prescritto per tali opere, la Camera di commercio della provincia di Udine fa voti che al più presto sia provveduto alla costruzione del doppio binario da Mestre a Treviso e a Udine ».

Questo nel 1903; e da allora tali voti vennero ripetuti non so dire quante volte. Che il tratto da Mestre ad Udine abbia bisogno di un secondo binario nessuno può mettere in dubbio; si tratta di una linea internazionale che ha un traffico enorme.

Il voto del 1903 fu rinnovato per l'ultima volta nell'ottobre di quest'anno e fu

comunicato all'onorevole ministro Giannuccio; mi è grato di dichiarare che egli con lodevole sollecitudine mi rispondeva il 25 ottobre ultimo scorso in questi termini:

« Ti assicuro di avere subito segnalato alla Direzione generale delle ferrovie di Stato le gradite tue premure per la sollecita costruzione del doppio binario sulla linea Udine-Treviso-Mestre ».

Ebbene, onorevoli colleghi, è stata dunque riconosciuta più volte la necessità della posa di questo secondo binario per cui già esiste la sede; non c'è nessuna difficoltà tecnica, perchè il ponte sul Tagliamento è costruito anch'esso per due binari e non si tratterebbe che di eseguirvi un lavoro di rinforzo; lo credereste? È stato deliberato una prima volta di posare il secondo binario da Mestre a Treviso ed in seguito a nuove, vivissime insistenze, si è ottenuto che fosse deliberato di prolungarlo fino a Casarsa; ma non è stato possibile di ottenere la liberazione del comitato di amministrazione delle ferrovie di Stato, che il secondo binario sia prolungato fino ad Udine senza indugio.

Ora io dico che non può essere questione di spesa, perchè il Parlamento ha messo e sta per mettere a disposizione una cifra che sia sufficiente a tutti i bisogni, ma anzitutto a questi maggiori e più impellenti. Non può essere neppure questione militare. Ed allora perchè l'Amministrazione delle ferrovie di Stato si ostina a non voler mettere mano ai lavori riconosciuti tanto necessari ed urgenti?

Per quanto riguarda la posa dei secondi binari, non aggiungo parola. Attenderò la risposta, che su questo punto mi darà l'onorevole ministro, e spero che sarà una parola rassicurante. Ma affermo, in tesi generale, che, con lo sviluppo del traffico che si è avuto nel nostro paese, i doppi binari dovranno essere la regola; mentre i binari singoli dovranno rimanere l'eccezione. Ed anche prima che diventino la regola, i binari doppi si collochino sulle linee che adducono alle frontiere!

Vengo all'ingrandimento degli edifici delle stazioni ed al collocamento dei fasci di binari, per le operazioni di smistamento. Anche qui la Camera mi permetterà che io prenda l'esempio di una località che bene conosco.

La stazione di Udine si trova in condizioni deplorabilissime. È una stazione di confine, dove il transito è enorme per le provenienze da Pontebba e da Cormons. I

binari, che ivi si trovano, sono assolutamente insufficienti, non pure per le operazioni di smistamento, ma perfino per fare entrare in stazione i convogli dei passeggeri e per farne uscire quelli che devono partire.

Sappia la Camera che le merci, le quali arrivano a centinaia di vagoni ogni giorno, devono essere collocate sui binari di corsa. In sacca non ci sono binari sufficienti, ed allora che cosa avviene? Arriva un convoglio di 20, 30, 40 carri di merci, si colloca sopra un binario di corsa ed al momento in cui un treno passeggeri deve partire, si manda a levare e si trasporta sopra un altro binario di corsa. È avvenuto, pochi giorni or sono, questo fatto.

Ne fui testimone oculare perchè dovevo partire per Roma. Mi trovavo alla stazione per prendere il treno che da Udine doveva partire alle 7 antimeridiane per la linea di Portogruaro. Giunta l'ora, in cui il treno avrebbe dovuto partire, si seppe che sul binario di corsa, sul quale avrebbe dovuto passare il treno in cui avevo preso posto, si trovavano 60 o 70 vagoni di merci, ivi collocati la sera precedente, e che, a quanto pare, erano stati dimenticati. Allora si sospese, naturalmente, la partenza del treno, si mandarono due o tre locomotive a rimorchiare i vagoni di merci; ma, fino a tanto che si sono portati in stazione e che il treno, sul quale avrei dovuto partire, avesse potuto muoversi, era già passata un'ora e quindi perduta ogni probabilità di coincidenza a San Giorgio ed a Mestre, ed io non partii più con quel treno. Ma questa, si capisce, fu la conseguenza meno grave. Ben altrimenti grave sarebbe stata quella che il treno fosse partito e avesse cozzato, dopo circa un chilometro di corsa, contro i vagoni merci ingombranti il binario!

Tali, onorevole ministro, sono le condizioni della stazione ferroviaria di Udine, e non mi dilungo di più perchè mi pare di averne già dato una idea sufficiente alla Camera.

Ebbene, io tengo a dimostrare anche qui che l'amministrazione delle ferrovie non è disposta a fare tutto il possibile per togliere gli inconvenienti, e lo dimostro con questo: con la dichiarazione fatta dagli organi della direzione delle ferrovie di Stato che riconoscono la necessità di costruire una stazione di smistamento od al minimo di porre un largo ventaglio di nuovi binari in prossimità alla stazione esistente, che riconoscono la necessità e l'urgenza di am-

piare tutti gli edifici della stazione, ma che non ritengono possibile di affrontare il problema dell'assetto definitivo se gli enti locali e specialmente il comune di Udine non concorrono nella spesa, col mettere a disposizione dello Stato i terreni occorrenti.

Ora, onorevole ministro, a me pare che in questo modo si adottino criteri che non sono in alcun modo ammissibili e che non erano mai stati pensati neppure dalle Società ferroviarie, le quali pure dovevano rispondere agli azionisti. Che ad un comune si domandi il contributo nella spesa per un lavoro di utilità particolare per il comune stesso o di comodità locale come potrebbe essere ad esempio un sottopassaggio od un viadotto che tolga gli inconvenienti di un passaggio a livello in prossimità alla città, questo si può giustificare, ma che si domandi al comune un concorso per collocare nuovi binari o nuovi uffici riconosciuti indispensabili per il servizio ordinario della ferrovia, questo francamente non mi pare ammissibile.

Ho citato un caso, ho dato un esempio; ma è meglio che risaliamo alla questione di massima. Ed io prego l'onorevole ministro di volermi dire a suo tempo se approvi il principio che i funzionari dell'amministrazione delle ferrovie di Stato vorrebbero inaugurare per il quale, pur riconoscendo necessari i lavori si dichiarano di volerli porre allo studio soltanto dopo che vi sia la dichiarazione del comune o degli enti locali di concorrere nella spesa.

Ho accennato ad alcuni provvedimenti che ritengo necessari perchè il servizio possa procedere meno irregolarmente, dichiarando che questi provvedimenti non mi sembrano attuabili dall'oggi al domani. Accennerò adesso ad alcuni espedienti che a me sembrerebbero pratici per sfollare quelle stazioni che si trovano ingombre di carri.

È stato detto da parecchi oratori, dall'onorevole Crespi specialmente, come tratto tratto in tutte le stazioni del Regno la spedizione delle merci venga sospesa, causa l'ingombro di merci che non hanno potuto essere scaricate.

Che cosa ha fatto l'amministrazione delle ferrovie per diminuire tale inconveniente?

Dopo lunga attesa ha escogitato questo provvedimento: di dare un premio di trenta centesimi per ogni tonnellata di merce proveniente dai porti, scaricata in un tempo più breve di quello consentito dal regolamento.

Così a Udine, per esempio, è stato comunicato, giorni or sono, che sarebbero stati pagati trenta centesimi di premio per lo scarico anticipato di ogni tonnellata proveniente da Venezia. Per Udine il provvedimento ha giovato ben poco perchè le provenienze maggiori sono dalle linee di Pontebba e di Cormons. Riconosco però che in altre stazioni può aver giovato.

Ma altri provvedimenti si possono attuare, e, se la Camera ed il ministro me lo consentono, ne suggerirò anche io qualcuno, che ebbi già l'onore di consigliare fino dal 1905, quando la rappresentanza dell'Unione delle Camere di commercio, della quale facevo parte, si presentò all'allora presidente del Consiglio, onorevole Fortis, ed al ministro di agricoltura, industria e commercio del tempo, onorevole Rava. Sembrava anzi che essi riconoscessero la giustezza dei nostri suggerimenti, ma poi non se ne fece nulla. Mi auguro che adesso possano avere miglior sorte.

Vi sono stazioni di città, come ad esempio Udine, illuminate elettricamente, che sono sprovviste di fari elettrici sui piazzali e sulle banchine di scarico. In queste stazioni è forza far cessare ogni lavoro appena annotta e cioè, nella stagione attuale alle 17. Ora, perchè non si fa un impianto di illuminazione il quale potrebbe anche essere a gas dove non esistono impianti elettrici, che permetterebbe di lavorare fino a tarda ora, e magari, occorrendo, l'intera nottata? Il personale, quando si volesse retribuire convenientemente e lavorasse a turno, si troverebbe.

Prego perciò l'onorevole ministro di suggerire ancora una volta questo espediente alla direzione delle ferrovie.

Mi indugio un momento sulle condizioni gravissime, pericolosissime della stazione di Udine perchè ritengo che, con un po' di buona volontà, potrebbero essere migliorate.

Come ho detto, le maggiori provenienze sono dalla dogana di Pontebba e dalla dogana di Cormons. Provenienti dalla dogana di Pontebba, passano per Udine circa 120 mila tonnellate all'anno, e, provenienti dalla dogana di Cormons, transitano circa 80 mila tonnellate. Delle 80 mila tonnellate, provenienti da Cormons, una piccola parte è destinata ad Udine e al tratto di linea, che da Udine va fino a Mestre; la maggior parte, di transito, è destinata a varie parti d'Italia. Ora, poichè da Nabresina si stacca una linea, che va a Monfalcone, che si in-

nesta con un'altra linea della società Friulana, la quale per Cervignano va sino a San Giorgio di Nogaro, e lì la società Veneta ha una linea propria, che conduce a Portogruaro d'onde poscia si riesce a Mestre, io domando: perchè nelle gravissime condizioni odierne non si stabilisce che almeno una buona parte delle merci, che vengono dall'Austria, prendano quella via (la quale è anche più breve di ben 65 chilometri) piuttosto che la via Cormons-Udine-Casarsa-Treviso? Naturalmente, istradando le merci per le vie delle società Friulana e Veneta, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato avrebbe una perdita, questo è evidente. Ma io dico: nelle condizioni attuali, provvisoriamente, transitoriamente, non sarà meglio far rinunziare le ferrovie di Stato ad un beneficio, che potrà essere valutato come uno, piuttosto che recare al commercio e all'industria un danno, che certamente deve essere valutato come mille?

Quanto alle provenienze da Pontebba, perchè, domando io, tutte le operazioni di smistamento si debbono fare nella stazione di Udine, in cui c'è assoluta deficienza di binari? Perchè queste operazioni non si fanno a Pontebba o alla stazione di Resutta, ove sono impianti sufficienti per poterle eseguire?

Sono domande queste, alle quali non pretendo che il ministro risponda subito. Dirò di più, che non lo terrò responsabile se verrà a dire che non si può fare questa, o quell'altra cosa, perchè troppo mi sono note le resistenze della burocrazia. Ma lo esorto a volersi valere di tutta la sua autorità e di tutta la sua buona volontà, perchè la Direzione delle ferrovie adotti questi espedienti, oppure ne pensi di migliori e li esprima.

Detto questo, non mi indugierò più nell'attediare la Camera con altri suggerimenti, e mi terrò pago se, nelle angustie del momento, fossero accolti quelli modestissimi che ho accennati.

Ho detto che recriminazioni non ne volevo fare e non ne farò; ma è certo che il disservizio ferroviario in questi ultimi tempi è aumentato in proporzioni molto maggiori che non sia aumentato il traffico. Si potranno quindi concedere alcune attenuanti alla Direzione generale delle ferrovie, ma davvero nessuno potrà pensare di assolverla.

Chiudo il mio dire trascurando la relazione, che il direttore generale ha presentato all'onorevole ministro, relazione nella

quale avevo anch'io spigolato col proposito di analizzarla e criticarla. Mi permetta solo la Camera di deplorare un'espressione, che il direttore generale ha voluto usare in questa relazione.

Di fronte ai danni enormi, che l'economia nazionale ha risentito, di fronte agli errori che sono stati commessi, primo e principalissimo quello di avere fatto tanti mutamenti senza averne misurate le probabili conseguenze, il direttore generale avrebbe potuto astenersi dal deplorare la « latina impressionabilità collettiva degli italiani » perchè, onorevoli colleghi, il paese si è lamentato molto, ha gridato molto, sì, è vero, ma, secondo me, ha avuto fin troppa pazienza! (*Bene! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza dell'onorevole Romussi al ministro dei lavori pubblici « sul servizio ferroviario e sui provvedimenti urgenti per ristabilirne la regolarità ».

Voci. A domani! A domani!

PRESIDENTE. La Camera sa quanto lavoro le rimanga da compiere. È impossibile rimandare a domani! Ha facoltà di parlare l'onorevole Romussi per svolgere la sua interpellanza.

ROMUSSI. Il momento psicologico della Camera non permette discorsi con ampio svolgimento: userò quindi uno stile telegrafico.

Le cause delle gravi irregolarità, che deploriamo, vanno ricercate in due ordini di fatti: fatti remoti e fatti recenti.

I fatti remoti tutti li conoscono: la politica finanziaria del Governo, preoccupato soltanto del bilancio aritmetico. Le Compagnie ferroviarie fin dal 1896 avevano presentato un fabbisogno di 330 milioni, che fu poi ridotto a 74. Ma la Compagnia della lesina, Rudini, Luzzatti, Colombo, vollero imitare il fiscalismo feroce di Quintino Sella, al quale aggiunsero le grettezze dell'avarizia miope. Ogni spesa per le ferrovie era ritenuta inutile perchè non vi corrispondeva subito un utile immediato.

La leggina dei 74 milioni passò alla Camera solo per l'insistenza del nostro antico collega Zavattari, ma il ministro Prinetti non la presentò al Senato, e la legge rimase nel limite delle cose non nate, mentre i bisogni del traffico ferroviario cominciavano già a farsi sentire imperiosi.

Il Governo imitò il contadino sfiduciato del Manzoni, che arrischiava a malincuore il grano nei solchi non fecondati e preparava la carestia.

Seguirono le incertezze nella sistemazione delle ferrovie: le Compagnie ferroviarie sentivano avvicinarsi il loro fine, e d'altro non si preoccupavano che di sfruttare l'azienda che avevano tra le mani. Dall'economia governativa e dallo sfruttamento delle Compagnie derivò l'impovertimento del patrimonio ferroviario: la deficienza di impianti, deficienza di materiale mobile e di tutte le dotazioni. Da una parte avevamo questa deficienza, a cui dall'altra corrispondeva il paese col suo meraviglioso incremento economico, prodottosi quasi a dispetto dell'opera dei governi nient'altro che fiscali. Ed ecco arrivare all'improvviso lo esercizio di Stato. Furono mutate le intestazioni e le etichette sulle carte, furono mutate le iniziali sulle uniformi degli agenti, ma l'azienda continuò come prima, con un personale malcontento e mal disposto.

E qui siamo alle cause presenti. L'alto personale male si adatta al cresciuto lavoro ed alla maggiore disciplina. Esso è contro al direttore perchè si trovava meglio con le antiche società largitrici di laute gratificazioni, che erano per l'entità loro perfino immorali in paragone del trattamento usato al basso personale. Esso fa un ostruzionismo larvato: nessuno rinuncia ai propri comodi dinanzi alle necessità del servizio; nessuno sacrifica le proprie abitudini travettistiche di fronte alla situazione nuova.

Agli impiegati vecchi, stanchi non amici del nuovo esercizio furono aggiunti quelli provenienti dall'Ispettorato, che costituivano la parte, dirò così, meno buona del personale ferroviario dipendente dal Governo.

Più di una volta fu parlato di questo Ispettorato ferroviario, che in generale era una vittima, ora volontaria ed ora no, delle Compagnie, sulle quali avrebbe dovuto invece vigilare.

Abbiamo ora questo fenomeno, che gli impiegati di quell'Ispettorato occupano i primi posti nell'azienda nuova: una nuova burocrazia si è aggiunta alle antiche; ed è necessario provvedere prima che metta radici e soffochi co' suoi tentacoli il nuovo organismo di Stato.

Ma v'è un fatto più grave.

Da ogni parte si riconosce che il materiale è inadeguato al bisogno: ma non ci troveremmo ai mali passi di oggi, se questi carri fossero tutti adoperati. Al tempo della vendemmia sono stati mandati nell'Italia meridionale molti carri, più di quelli che il bisogno richiedesse: ed oggi, mentre a Ge-

nova, a Napoli, a Milano, a Venezia, dovunque si lavora, si grida per la mancanza di carri, abbiamo gli innumeri vagoni, che ingombrano le linee e non possono essere utilizzati, perchè mancano gli ordini dei dirigenti, mancano i binari, che permettano di dirigerli là dove sarebbero ricevuti come la manna.

Dirò di più: vi sono stazioni in Lombardia, dove si trovano immobilizzati fino a cento carri. L'amico Odoardo Lucchini mi mostrava poco fa un telegramma da Laveno, in cui lo informavano di un tal fatto, mentre le merci giacciono sulle banchine. A Milano (Porta Sempione) si sospendono in questi giorni i treni per mancanza di locomotive, mentre lungo la linea otto o dieci treni, otto o dieci squadre d'operai, colle relative locomotive, aspettano inoperosi la via libera.

Non è dunque da attribuire tutto il disservizio alla scarsità del materiale, ma alla mancanza, non so se di intelligenza, o di pratica, o di buona volontà nei dirigenti del movimento.

Con energici ed abili movimentisti-manovratori, con un maggior interessamento da parte dei dirigenti, si potrebbe ristabilire in breve tempo una certa regolarità di servizio.

Si dice che l'aumento del personale costa. Certamente costa; ma costerà sempre meno degli enormi indennizzi, che le ferrovie dello Stato dovranno pagare per avarie, per mancate consegne, per smarrimenti, derivanti dalla lunga permanenza dei carri nelle stazioni. Fu ottimo provvedimento quello dei premi per un pronto scarico; dei carri completi; avrebbe potuto anche farsi prima; ma, ad ogni modo, il personale che lavora, checchè ne pensi il collega Crespi, è buono, e si dimostra pieno di cuore. Non ai lavoratori sono da imputarsi i ritardi, perchè il personale di macchina è il primo a soffrire dei ritardi, dovendo rimanere in servizio per molte ore di più non compensate. Anzi ho letto stamattina con piacere un appello del sindacato dei ferrovieri di Taranto, col quale si eccitano i compagni di Taranto a dar subito avviso al direttore Bianchi dei carri vuoti che giacciono nelle stazioni. Questa non è la rilassatezza, della quale il collega Crespi parlava, perchè questi ferrovieri fanno qualche cosa di più del loro dovere, come voleva egli appunto, e diventano i veri cooperatori dell'esercizio di Stato, i collaboratori del commendatore Bianchi, che li tratta bene,

e a cui vogliono bene. E, per parte mia, credo che, mentre bisognerebbe diminuire il numero degli oziosi, mentre bisognerebbe falcidiare lo stipendio degli inetti, si dovrebbe compensare meglio il personale ed aumentare il numero dei lavoratori.

Nè taccio la proposta fatta da alcuni per semplificare il servizio e renderlo più rapido. Si potrebbe ritornare alle tre direzioni di servizio, a Napoli, a Firenze e nell'Italia superiore. Del resto, enuncio questa idea e non mi dilungo di più, perchè l'ora è tarda, e la questione meriterebbe un largo sviluppo.

Vengo senz'altro, alla conclusione.

Non si può pretendere di cambiare, da un giorno all'altro, con una discussione o con un voto parlamentare, la condizione presente.

Nessuno vuol chiedere la testa simpatica del ministro Gianturco, (*Ilarità*) al quale non possono certamente farsi risalire responsabilità di fatti non suoi, e che derivano dalla colpevole negligenza di vent'anni. Nessuno pure chiederà la testa del commendator Bianchi, che ebbe da lottare contro tutte le difficoltà iniziali per stabilire l'esercizio di Stato, e che non può improvvisare locomotive e carri, nè inventare binari e stazioni. Ma tutti dobbiamo, invece, chiedere che si provveda urgentemente a dirigere meglio il movimento, in modo da non lasciare ozioso, come oggi, il materiale che abbiamo.

Per togliere, poi, le incertezze del servizio, bisogna anche definire meglio l'autonomia della direzione, alla quale tante critiche sono state rivolte. Lasciamo da parte la questione costituzionale, che si potrebbe fare circa questa autonomia, per la quale un ministro deve risponderne di fatti commessi da una persona da lui indipendente; ma è certo che di questa autonomia dovrebbero essere assegnati nettamente i limiti.

Tutti ricordano l'incidente rivelatore del Marchesini, che finì con la vittoria del Governo accentratore contro la direzione autonoma. Oggi abbiamo uno stato di cose, che non è nè autonomia, nè dipendenza; e da questo bisogna uscire, conferendo una più larga autonomia alla direzione, affinché possa avere una maggiore autorità e possa dirigere il servizio colla propria responsabilità.

Si provveda a quel decentramento, che è richiesto dalla configurazione geografica della nostra patria; si provveda alla più

rapida circolazione del materiale; si pensi ad aumentare non soltanto il materiale ruotabile e fisso, ma anche il materiale-uomo, accrescendo il numero del personale viaggiante e dei manuali e compensandolo equamente; si pensi ad eccitare la buona volontà di tutti, largheggiando nei crediti come fu promesso, ed intensificando il lavoro; e così supereremo questa crisi, la quale oramai è giunta al periodo acuto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole De Andreis ha presentato una interpellanza...

DE ANDREIS. Onorevole Presidente, io chiederei di rimettere lo svolgimento della mia interpellanza a domani. (*No! no! — Sì! sì!*)

Se la Camera, interrogata, non consente al rinvio, ritirerò la mia interpellanza e rinunzierò a parlare.

PRESIDENTE. Allora domanderò alla Camera se creda, essendovi state oggi due sedute, di rimettere a domani lo svolgimento delle interpellanze. (*Sì! sì!*).

Non essendovi osservazioni in contrario, il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

MORANDO, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della istruzione pubblica, per sapere se non creda che debba cessare lo stato di vandalica rivolta nel quale si trovano le scuole secondarie ed universitarie del Regno, e come intenda finalmente di provvedere.

« Alfonso Lucifero ».

« Chiedo d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere, se ricordando l'impegno da lui assunto in Senato nella seduta del 26 giugno u. s., egli intenda presentare subito il progetto di organico per il personale tecnico delle private.

« De Seta ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione, per conoscere i criteri pei quali la città di Catanzaro non è considerata sede importante, a' sensi dell'articolo 6 della legge

sullo stato giuridico degl'insegnanti secondari.

« Alfonso Lucifero ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere le ragioni per le quali la stazione di Parma non è stata ancora provvista, con grave danno del servizio, della cabina idrodinamica, non ostante che da alcuni anni siano già stati stanziati i fondi necessari per il relativo impianto.

« Cardani, Faelli. »

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro dei lavori pubblici, sul servizio ferroviario.

« Rubini ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro dei lavori pubblici sul progetto e sul preventivo della nuova Aula parlamentare.

« Santini ».

« Il sottoscritto interpella i ministri dei lavori pubblici e delle poste e telegrafi, sui motivi per i quali la legge che dispone l'approdo dei piroscafi a Terranova Pausania per quattro volte la settimana non riceve applicazione.

« Pala ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare gli onorevoli ministri dell'interno e del tesoro, sui provvedimenti che il Governo intende prendere per sopperire alla crisi che affligge i comuni dell'Italia meridionale.

« Riccio ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, intorno alle cause recenti e remote delle attuali condizioni del servizio ferroviario.

« Tedesco ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno. Quanto alle interpellanze, i ministri dichiareranno se e quando intendano rispondere. Però

fra quelle oggi presentate ve ne sono due sul servizio ferroviario, l'una dell'onorevole Rubini e l'altra dell'onorevole Tedesco. Queste saranno iscritte nell'ordine del giorno in seguito a quelle, di cui ha luogo ora lo svolgimento.

Sull'ordine del giorno.

FAELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FAELLI. Prego la Camera di consentire che domani, in principio di seduta, io possa svolgere una mia proposta di legge per la classificazione di alcune arginature: prometto di non parlare che due soli minuti.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Prendendo atto di questa sua promessa, acconsento che lo svolgimento di questa proposta di legge sia iscritto nell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario lo svolgimento della proposta di legge dell'onorevole Faelli sarà iscritto nell'ordine del giorno di domani tenendo però la promessa. (*Si ride*).

(*Rimane così stabilito*).

La seduta termina alle ore 18.40.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Faelli per la classificazione di alcune arginature.
3. 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 10 dicembre 1906.