

CCLXII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 6 DICEMBRE 1906

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **BIANCHERI**.

INDICE.

Atti vari	Pag. 10458
Comunicazioni della Presidenza	10458
Disegno di legge (Presentazione):	
Unificazione degli istituti di previdenza del personale delle ferrovie dello Stato (GIANTURCO).	10465
Interrogazioni:	
Interpretazione dell'articolo 94 della legge 25 giugno 1906 per i danneggiati dai terremoti del 7 e 8 settembre 1905:	
ARIGÒ	10459
Pozzo (<i>sottosegretario di Stato</i>)	10459
Ritardo all'impianto del fanale marittimo di Portofino:	
CAVAGNARI	10460
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	10460
Necessità di ammettere a viaggiare col treno 835 Napoli-Battipaglia, anche i viaggiatori di terza classe diretti alle provincie di Catanzaro e di Cosenza:	
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	10460
LUCIFERO ALFONSO.	10460
Riduzione delle sale di maternità in Roma:	
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	10461
SANTINI	10462
Assegno annuo di lire 120 a favore degli operai iscritti alla Cassa nazionale di previdenza, resi inabili al lavoro:	
ROMUSSI	10464
SANARELLI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	10463-64
Voto del Consiglio superiore del lavoro perchè sia inclusa nel Consiglio di previdenza una diretta rappresentanza della previdenza stessa:	
ROMUSSI	10464
SANARELLI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	10464
Interpellanze (Seguito dello svolgimento):	
Servizio ferroviario:	
ALESSIO	10497
BRUNIALTI	10490
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>)	10497
DE ANDREIS	10466
LIBERTINI GESUALDO	10473
MORANDO	10487
PANÌ	10476
RUBINI	10503
TURATI	10479

Proposte di legge:

- Avocazione allo Stato delle spese di cui all'articolo 372 della legge 10 febbraio 1889 (LACAVA, LUCCA, DAL VERME, DE ANDREIS e GREPPI) (*Lettura*) Pag. 10457
- Opere di seconda categoria le arginature di tre canali sulla destra del torrente Parma (*Svolgimento*):
- DARI (*sottosegretario di Stato*) 10465
- FAELLI 10465

Relazione (Presentazione):

- Costruzione di un secondo binario di carenaggio a Taranto (FULCI NICOLÒ). . . . 10487

La seduta comincia alle ore 14.5.

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

Lettura di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura di una proposta di legge ammessa dagli Uffici.

LUCIFERO, *segretario*, legge:

Proposta di legge dei deputati Lacava, Lucca, Dal Verme, De Andreis e Greppi.

Art. 1.

È abrogato l'articolo 7 della legge 22 luglio 1894, n. 339, in quanto sospende la esecuzione dell'articolo 272 della legge comunale e provinciale 10 febbraio 1889, numero 3921.

Art. 2.

Nel periodo di tre anni, a principiare dal 1° luglio 1907, l'ammontare delle spese di cui all'articolo 272 della legge 10 feb-

braio 1889, n. 3921, cesserà di far parte dei bilanci comunali e provinciali e sarà gradualmente iscritto nel bilancio dello Stato.

Art. 3.

L'esonero dal pagamento di dette spese si effettuerà: nel triennio finanziario 1° luglio 1907-30 giugno 1910 per i comuni capoluoghi di provincia, ed in ciascun anno, nella misura di un terzo della quota complessiva ad ognuno di essi assegnata nel rispettivo bilancio per l'esercizio 1906; nel biennio finanziario 1° luglio 1907-30 giugno 1909 per i comuni capoluogo di circondario, ed in ciascun anno nella misura della metà della quota complessiva ad ognuna di essi assegnata per l'esercizio 1906; nell'anno finanziario 1° luglio 1907-30 giugno 1908 per tutti gli altri comuni del Regno.

Art. 4.

L'esonero dal pagamento delle spese iscritte nei bilanci provinciali si effettuerà nel triennio 1° luglio 1907-30 giugno 1910, colle stesse norme di cui al comma 1° dell'articolo 3.

PRESIDENTE. Sarà poi stabilito il giorno dello svolgimento di questa proposta di legge.

Notizie sulla salute dell'onorevole Miniscalchi.

PRESIDENTE. Ieri la Camera incaricò la Presidenza di assumere notizie intorno alle condizioni di salute del nostro collega Miniscalchi. Stamane è pervenuto dal prefetto di Verona il seguente telegramma:

« In esecuzione dell'incarico di cui V. E. volle onorarvi, mi sono reso interprete dei sentimenti cordiali della Camera presso la famiglia Miniscalchi, che mi commette di ringraziare vivamente per la cortese manifestazione. Le condizioni dell'infermo continuano immutate. Diminuiscono speranze guarigione. Prefetto: Sciacca ». (*Senso*).

Facciamo fervidi voti che ci pervengano notizie migliori.

Pelizione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura del sunto di una petizione.

LUCIFERO ALFONSO, segretario, legge: 6726. Le Congregazioni di carità di Feltre

e di Varese fanno voti che il Governo voglia emanare provvedimenti i quali riparino al danno che deriva alle Opere pie dalla conversione della rendita al 3.50 per cento.

Comunicazioni della Presidenza.

PRESIDENTE. Il ministro dell'interno ha trasmesso un esemplare della relazione della Giunta comunale di Napoli sui lavori compiuti nel decorso 1905 per il risanamento dell'abitato di quella città, ed una copia della relativa relazione dell'Ispettorato generale del Tesoro.

Queste relazioni saranno depositate negli archivi.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno rec le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione ha fatto noto alla Presidenza che, per ragioni di salute, non può intervenire alla seduta d'oggi. Perciò le interrogazioni a lui rivolte saranno rimandate.

LUCIFERO ALFONSO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

LUCIFERO ALFONSO. L'onorevole Manna, che ha un'interrogazione che viene prima nell'ordine del giorno, rivolta al ministro dell'istruzione, deve assentarsi per qualche giorno. Poichè a quella interrogazione si collega una mia, che è fra quelle annunziate ieri, a nome dell'onorevole Manna e mio, pregherei la Presidenza di volere disporre che esse siano messe in fine dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sarà appagato il suo desiderio, onorevole Lucifero.

Onorevole Rosadi, anche la sua interrogazione, che è rivolta al ministro dell'istruzione pubblica, è rimandata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Fulci Nicolò al presidente del Consiglio « per sapere quali provvedimenti intenda prendere il Governo di fronte alle condizioni disastrose del bilancio del comune di Messina; e se intenda risolvere benevolmente la questione del canone daziario ».

A questa si collega anche l'interrogazione dell'onorevole Arigò al ministro delle finanze « per sapere se sia possibile ridurre alla giusta misura l'enorme canone dazia-

rio, che il comune di Messina paga attualmente ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. A queste due interrogazioni credo che possa rispondere assai più esaurientemente di me il collega delle finanze. Siccome però il collega stesso mi diceva testè che attende documenti in proposito, prego gli onorevoli interroganti di rimandarle.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fulci Nicolò.

FULCI NICOLÒ. Il Governo domanda che l'interrogazione sia rimandata a domani. Io non ho nessuna difficoltà di acconsentire.

PRESIDENTE. L'onorevole Arigò acconsente?

ARIGÒ. Consentito io pure.

PRESIDENTE. Allora, d'accordo con gli onorevoli interroganti, queste interrogazioni sono rimandate a domani.

Segue una interrogazione dell'onorevole Arigò al ministro delle finanze « sulla interpretazione dell'articolo 94 della legge 25 giugno 1906 per i danneggiati dai terremoti del 7 e 8 settembre 1905 ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

POZZO MARCO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Sopra questo stesso oggetto presentò altra interrogazione l'onorevole Fulci Nicolò, al quale io risposi nella seduta di ieri l'altro, e quindi non mi resta che di ripetere all'onorevole Arigò quello che già ebbi l'onore di dichiarare all'onorevole Fulci, vale a dire che, siccome alcuni contribuenti hanno proposto azione giudiziaria dinanzi il tribunale di Messina, ed altri hanno presentato ricorso amministrativo in via straordinaria al Re, ricorso che ora si trova dinanzi al Consiglio di Stato per il suo parere, occorre attendere la decisione dell'autorità giudiziaria ed il parere del Consiglio di Stato prima che l'amministrazione possa prendere qualsiasi provvedimento.

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

ARIGÒ. Io devo dire con molto dispiacere che non sono punto soddisfatto di questa risposta.

POZZO MARCO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Ci sono le cause pendenti.

ARIGÒ. Va bene, ma le cause impediranno che la questione sia decisa in tempo debito.

La questione per cui si contende davanti ai magistrati ordinari ed in via di ricorso straordinario al Re, per cui è necessario il parere del Consiglio di Stato, concerne la sospensione dell'imposta per il 1906, ma il 1906 sta per spirare tra pochi giorni, ed evidentemente nè i magistrati ordinari decideranno, nè il Consiglio di Stato darà il suo parere prima del 31 corrente. Ora, se la decisione fosse favorevole ai contribuenti messinesi, evidentemente essi non sarebbero più in tempo a godere dei benefici che assicurava loro l'articolo 1 della legge citata, perchè la decisione stessa giungerebbe quando hanno già pagato quell'imposta che invece avrebbe dovuto essere sospesa.

Il Governo non avrebbe dovuto, secondo il mio modesto parere, dar luogo a queste contese, ma si sarebbe dovuto attenere strettamente all'interpretazione della legge, la quale è chiara come nessun'altra mai.

L'articolo 94 infatti dice: le disposizioni degli articoli 1, 2, 5, 6 e 12 sono applicabili ai comuni danneggiati dal terremoto nella provincia di Messina e che saranno designati con decreto reale. Dunque l'articolo 94 non dice che metà dell'articolo 1 è applicabile e l'altra metà non lo è, dice che l'articolo 1 per intero è applicabile.

Ora, quando la legge non distingue, io credo che non si sia autorizzati a distinguere. Del resto l'articolo 94 dice che l'articolo 1 è applicabile a quei comuni che saranno designati per decreto reale. Ebbene un decreto reale ci fu, quello del 29 luglio 1906 e distinse i comuni danneggiati dai comuni non danneggiati, e nell'articolo 1 furono compresi i comuni danneggiati. Or bene, nell'articolo 1 è detto: le disposizioni degli articoli 1, 2, 5 ecc., sono applicabili ai comuni di Ali, Barcellona, Messina, ecc.

Ora io domando: se il testo della legge è così chiaro, se un decreto reale viene dopo la legge ad applicare la legge stessa ed a comprendere il comune di Messina fra i comuni danneggiati, i quali avrebbero dovuto avere diritto alla sospensione della imposta, con quale diritto il Governo si permette di non ammettere questa sospensione e di dar modo ai contribuenti di litigare, ma per un tempo in cui la legge si risolverà in un danno certo per loro?

PRESIDENTE. Onorevole Arigò, sono passati i cinque minuti regolamentari.

ARIGÒ. Ho finito. Ho chiarito quale sia il mio pensiero e credo che della equità di esso non si possa dubitare; ho detto che non sono soddisfatto e non insisto più oltre.

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interrogazione; segue una interrogazione dell'onorevole Cavagnari al ministro dei lavori pubblici: « per sapere quale nuovo ingombro lungo la via burocratica ritardi l'impianto del fanale marittimo sul promontorio di Portofino ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Non mi pare, a dir vero, che lungo la via burocratica, come dice l'onorevole Cavagnari, sieno state troppe e troppo lunghe le tappe per l'impianto di questo fanale: e bastano poche date per chiarire che il ritardo non fu soverchio.

Il contratto è del luglio; il decreto che lo approva è dell'agosto ultimo scorso; il decreto è stato registrato alla Corte dei conti nel novembre; ed entro il novembre si è fatta la consegna dei lavori.

Tutta la via burocratica è dunque percorsa, e l'onorevole Cavagnari avrà presto la soddisfazione di veder brillare il faro sulla punta orientale del promontorio di Portofino.

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

CAVAGNARI. Prendo atto, e ne ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, delle precise, chiare e soddisfacenti notizie che egli così cortesemente mi porge.

Io avevo richiamata la sua attenzione su questa procedura abbastanza lunga perchè mi ricordo che, in risposta ad una mia interrogazione, che porta la data del novembre 1905, l'onorevole sottosegretario per i lavori pubblici del tempo mi aveva partecipato, salvo errore, che si stava proprio al punto medesimo accennatomi ora dall'onorevole sottosegretario per i lavori pubblici.

È chiaro dunque che la mia nuova interrogazione aveva ragione di essere; ma sopra questo punto, che voglio considerare come acqua passata che non macina più, io non voglio insistere; plaudo anzi a ciò che è stato fatto e me ne rallegro perchè la navigazione avrà così un nuovo punto illuminato sul quale potrà orientarsi nei momenti più difficili e oscuri.

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interrogazione; segue l'interrogazione dell'onorevole Lucifero Alfonso il quale chiede al ministro dei lavori pubblici: « se non creda di disporre che siano ammessi a viaggiare

col treno 835 Napoli-Battipaglia anche i viaggiatori di terza classe diretti alle provincie di Catanzaro e di Cosenza, togliendo così una odiosa disparità di trattamento con quelli diretti alla provincia di Reggio Calabria ed in Sicilia ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. I viaggiatori di terza classe che sono diretti alle due provincie di Catanzaro e di Cosenza sono presentemente serviti dal treno diretto n. 831 proveniente da Napoli, e che a S. Eufemia trova buone coincidenze per quelle due provincie. Se non che l'onorevole interrogante vorrebbe che anche il treno n. 835 facesse lo stesso servizio per questi viaggiatori. L'Amministrazione ferroviaria di Stato ha dovuto però riconoscere che questo treno, per la regolarità della sua marcia, non può essere gravato dall'aggiunta di altri carri, che sarebbero necessari ove si dovesse accogliere il desiderio dell'onorevole interrogante; allo stato delle cose l'Amministrazione ferroviaria di Stato ritiene di non poter ostacolare la rapida e regolare marcia di questo treno, e deve per conseguenza limitare su di esso il servizio della terza classe a quei soli viaggiatori che sono diretti verso Reggio e la Sicilia.

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

LUCIFERO ALFONSO. Prima di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, io gli avevo rivolto privata preghiera perchè le due provincie calabresi di Catanzaro e di Cosenza fossero trattate nello stesso modo della provincia di Reggio e di quelle siciliane, per il servizio delle terze classi. Allorquando l'onorevole Gianturco, molto cortesemente, ma negativamente, rispose quello che l'onorevole Dari risponde adesso, io stimai conveniente di muovere la mia interrogazione. E questo perchè credetti, e credo ancora, molto utile che si sappia che questa disparità di trattamento offende gravemente gli interessi, e un po' anche l'amor proprio, delle due provincie calabresi.

Il treno, al quale ha alluso l'onorevole sottosegretario di Stato, non ha coincidenze con la capitale. Per conseguenza, coloro che dalla capitale dovessero andare a Catanzaro o a Cosenza, o nei comuni delle due provincie, sarebbero costretti a restare per

ben cinque o sei ore della notte nella stazione di Napoli.

E non basta: questo medesimo treno, dopo la sosta notturna nella stazione di Napoli, che è tanto più crudele quanto più poveri sono coloro che vi sono costretti, deve poi avere un'altra lunga fermata a Sant'Eufemia; dimodochè, chi parte all'una del pomeriggio da Roma non può arrivare a Cosenza che verso le otto di sera; mentre coloro che, più fortunati, si rivolgono o alla provincia di Reggio, o alle provincie siciliane, alle otto del mattino hanno raggiunto la loro destinazione.

Dico schiettamente, che la ragione per la quale, non questi vantaggi, ma questa equità di trattamento tra le tre provincie calabresi e le siciliane non si fa, non pare che regga alla critica: poichè basterebbe una semplice statistica dei viaggiatori di terza classe per Cosenza e per Catanzaro, per persuadersi che essi non potrebbero talmente sovraccaricare i treni da impedire loro di arrivare in orario. Del resto, se la amministrazione ferroviaria italiana volesse far arrivare i treni in orario, diminuendo i viaggiatori, io credo che nessun treno in Italia dovrebbe portare non solo viaggiatori di terza classe, ma neanche di seconda.

Per queste considerazioni e per altre che, in omaggio al regolamento ed alla pazienza dei colleghi io tralascio, dopo la cortese risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, io mi dichiaro completamente insoddisfatto. (*Oh! oh! — Commenti*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Santini al ministro dell'interno, « per apprendere quanto siavi di vero nelle voci giuste le quali si vorrebbe dalla Congregazione di carità di Roma ridurre a due, invece che mantenere a tre, le sale di maternità affidate per legge dello Stato alla predetta amministrazione, fondendone una con la regia clinica ostetrica, alterando così il concetto fondamentale della legge, con grave pregiudizio della salute della popolazione povera relativamente all'assistenza ostetrica »

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Il Consiglio provinciale sanitario nel decorso mese di giugno ebbe a fare una ispezione sulle sale di maternità esistenti in Roma, ed in quella occasione trovò che era ottima quella stabilita in via Anicia, discreta quella situata all'Arco dei Banchi

e deficiente, invece, per condizioni locali, quella di via Asdrubale, che sarà appunto la terza alla quale allude specialmente l'onorevole Santini.

In seguito a questa visita, il prefetto di Roma richiamò l'attenzione della Congregazione di carità sopra questo stato di cose. E siccome la Congregazione non aveva preso nessuna determinazione al riguardo, dopo una nuova visita, il prefetto richiamò una seconda volta l'attenzione di essa sulle condizioni di questa sala di maternità. In seguito a questo richiamo, la Congregazione prese una deliberazione, le cui conclusioni leggo all'onorevole Santini perchè egli possa apprezzarne tutto intero il valore.

« Primo: delibera di incaricare il facente funzione di presidente di stabilire le basi di appositi accordi con la clinica ostetrica del Policlinico e con l'asilo materno per provvedere, in via del tutto transitoria, entro i limiti della spesa attuale, e con la esclusione di impegni formali per un permanente numero fisso di letti a ricovero delle gestanti per conto della Congregazione, a norma del vigente regolamento per le sale in parola, e di riferire in proposito alle medesime in una prossima seduta.

« Secondo: di nominare una Commissione con l'incarico di studiare l'ordinamento del servizio dell'assistenza ostetrica, tenuto conto delle idee espresse dalla Congregazione in questa seduta, e della necessità di provvedere di preferenza ai bisogni del quartiere di Prati a norma delle disposizioni delle leggi speciali per Roma del 1890 e del 1896 ».

Di fronte a questa deliberazione della Congregazione di carità, che, secondo che suonano le sue conclusioni, limiterebbe ad un invio solamente parziale e transitorio alla clinica le gestanti, io potrei dire all'onorevole Santini che, trattandosi di un fatto transitorio, forse non è venuto ancora il tempo nel quale il Governo devesi occupare di questa questione; poichè dovrebbe in seguito vedere quali siano le disposizioni definitive.

Tuttavia non voglio affatto trincerarmi dietro questa specie di pregiudiziale, e credo opportuno di dire all'onorevole Santini come il Governo veda la questione. Evidentemente il Governo non può disinteressarsene, per ragioni legali, locali e per ragioni che dirò di indole morale. Per ragioni legali, imperocchè non è possibile dimenticare che la legge del 1896 contiene disposizioni molto precise e categoriche,

e nell'articolo 8 di essa si dice appunto: « Coi redditi assegnati alla Congregazione di carità dalla presente legge, la medesima manterrà gli assegni attuali per il ricovero di San Cosimato, per la cura dei bambini poveri di età inferiore ai sette anni, per gli ospizi marini, per le sale di allattamento e ricovero, per le sale di maternità, ecc. »

Evidentemente quindi abbiamo una disposizione legislativa che, nella sua forma e nella sua sostanza, è tassativa e della esatta applicazione della legge deve necessariamente ogni autorità rispondere.

Ma io ritengo, onorevole Santini, che altre ragioni ugualmente gravi debbano essere apprezzate. Taluna si riferisce al carattere speciale di queste sale di maternità, il cui scopo essenziale è quello di portare la maggior larghezza e la maggior prontezza di soccorsi alle povere partorienti che hanno bisogno delle cure immediate della scienza. Basta questo fatto per comprendere come le sale di maternità, perchè rispondano al loro scopo, devono essere largamente diffuse nei vari punti della città, e devono trovarsi nelle varie località appunto perchè questi soccorsi e questi aiuti vengano nella forma più rapida e con la maggior garanzia che immediatamente siano di vero soccorso alle pazienti.

Vi è poi un'altra ragione, forse di indole più elevata ancora, di indole morale, la quale, secondo me, deve avere molto peso appunto quando si considerino le sale di maternità dal punto di vista dello scopo per cui sono stabilite. Accenno al sentimento naturale di pudore di queste donne che accedono a queste sale di maternità, donne che hanno diritto di non vedere soltanto curata la parte fisica, ma anche di veder rispettato quel delicato sentimento di riservatezza che ogni donna deve avere, e che ha la maggior parte delle donne che accedono a queste sale. Il portare queste donne in una clinica, non risponde perfettamente al concetto informativo di queste sale di maternità; imperocchè, evidentemente, per quanta sia la riverenza che professori e studenti e studentesse possano avere per quelle povere donne che si trovano in quella condizione, molte volte si potrebbe andare ad urtare un sentimento che può formare un ostacolo alle esigenze della scienza; quindi, pur riservandosi il Governo di giudicare la questione quando si presenterà nella sua intierezza, quando cioè sarà passato questo periodo transitorio, credo sia utile che io abbia detto al-

l'onorevole Santini quali siano le considerazioni che il Governo fa sulla questione stessa, perchè si raggiunga quello che è, ripeto, lo scopo precipuo delle sale di maternità: provvedere immediatamente ai soccorsi e conciliare i giusti postulati della scienza coi riguardi che si devono ai più squisiti e delicati sentimenti dell'animo umano. (*Bene!*).

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

SANTINI. Mi è doveroso e caro ringraziare l'onorevole Facta delle precise dichiarazioni, improntate a ragioni tecniche e specialmente morali, colle quali ha risposto alla mia interrogazione, accedendo alla mia tesi.

Debbo, quindi, in massima, dichiararmi soddisfatto. Soltanto voglio brevemente intrattenermi circa la temporaneità della, per me, illegale disposizione, presa dalla Congregazione di carità di Roma, chè sappiamo bene che le temporaneità vanno presso noi estremamente per le lunghe. Ed io tanto più me ne do pensiero, in quanto a me risulta che la Congregazione di carità di Roma, la quale, con la maggioranza di un voto, ha contratto la convenzione con il Policlinico, ha nominato una Commissione che deve studiare (l'onorevole Facta m'insegna che le Commissioni studiano poco e concludono nulla), ed ha respinto la proposta di uno dei suoi membri, il quale chiedeva vi partecipasse precisamente un ostetrico, direttore di una delle sale di maternità.

L'onorevole Facta ha opportunamente accennato alla questione morale. Io veggio con piacere un nostro egregio collega, che è anche un eccellente presidente di un importante ospedale, l'onorevole Lucca, il quale potrà dirci come egli, pur essendo capo dell'amministrazione dell'ospedale di Vercelli, ha la cortesia e sente il dovere di non entrare mai nelle sale di maternità, senza il permesso del direttore. L'egregio professore Pestalozza, le cui benemerite scientifiche mi onoro riconoscere, ha dato affidamento ch'egli avrebbe ammesso all'esame delle partorienti delle sale di maternità unicamente le levatrici e non gli studenti.

Giova anzitutto considerare come le levatrici sono ugualmente studenti; con la differenza che lo studente uomo, e posso asserirlo per esperienza mia personale dei giovani lontani anni universitari, si limita a curiosare, la studentessa va a raccontare

alle comari la sventura toccata ad una povera donna.

D'altra parte, la peregrina, e scarsamente, morale decisione della Congregazione di carità di Roma sforma e deturpa insieme il concetto della legge, la quale parla categoricamente di maternità « riservata e celata », così che io non giunga a capacitarmi come il direttore della nostra clinica ostetrica il quale, spalleggiato da ambiziosi interessati, è il *Deus ex machina* di queste illegali ed inconsulte determinazioni, affermando di non aver sufficiente materiale per il suo insegnamento, pretenda sperimentare in *corpore vili* delle povere disgraziate delle nostre sale di maternità anzichè richiedere le partorienti all'ospedale di San Giovanni. Giova, poi, avvertire come le nostre sale di maternità, che hanno precedute quelle di tutte le altre città italiane, rappresentino una provvidenziale ed ammirata istituzione, alla stregua eziandio delle statistiche. Le statistiche straniere, anche le tedesche, austriache, francesi, ci indicano che la mortalità nelle cliniche e negli ospedali è infinitamente superiore a quella delle case private e delle sale di maternità.

Pertanto la determinazione della Congregazione di carità viola il criterio tecnico, come offende un alto principio morale, al quale ha giustamente accennato l'onorevole Facta; perchè non è lecito che una povera donna, cui incombe la disgrazia di una maternità illegittima, divenga oggetto di curiosità dello studente. Tanto più che si è fatta anche una certa agitazione nei giornali da parte di studenti, ignorantelli quanto presuntuosi, davvero non speranze della patria medicina ed ignoranti specialmente di cosa sia moralità, mentre si permettono tacciare di oscurantismo coloro, che, veramente liberali, questa moralità delle classi povere giustamente difendono.

Io parlo e patrocino nell'interesse della povera donna del popolo, la quale, colta da una disgrazia, che si deve imputare alla debolezza umana e che noi uomini egoisticamente non espriamo, ha il sacrosanto diritto, sociale e morale, di venire accolta in un luogo riservato.

Non è come delle donne blasonate e ricche, che possono andare a nascondere le proprie debolezze e le loro colpe al di là della frontiera orientale ed occidentale d'Italia!

PRESIDENTE. Ma, onorevole Santini...

SANTINI. Questa è una tesi talmente

umana che deve toccare il cuore dell'onorevole Presidente. (*ilarità*).

PRESIDENTE. Ha già toccato l'anima dei suoi colleghi.

SANTINI. Io termino dichiarandomi soddisfatto, ma invitando l'onorevole sottosegretario di Stato ad operare in guisa che, se questa deliberazione della Congregazione di carità ha avuto luogo e se, per caso, avesse avuto, in contraddizione con tutti i suoi precedenti, l'approvazione del prefetto, che ha sempre sostenuto una tesi favorevole a quella, che io ho svolto, sia sospesa l'esecuzione di questa grave deliberazione, e voglia sospenderla nell'interesse della povera gente, nell'interesse tanto della scienza, quanto della moralità. Io spero che la doccia fredda, che l'onorevole Facta ha dato opportunamente, quasi da medico, sulle teste riscaldate di alcuni presuntuosi della Congregazione di carità di Roma, valga a consigliarli a dovere perchè, se insistessero nel far continuare questo grave danno morale e tecnico, io naturalmente, sciogliendomi da ogni riserbo, scoprirei qualche retroscena e potrei dimostrare che taluno si è fatto influenzare da clientele, magari di parenti ambiziosi. Finisco augurandomi che l'onorevole Facta voglia far cessare, come è diritto e come è dovere del Ministero dell'interno, questo gravissimo scempio tecnico e morale.

Voci. Bravo Santini! (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Viene ora la interrogazione dall'onorevole Romussi rivolta al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere se intenda — e con quali mezzi — provvedere agli impegni solennemente assunti dalla Cassa nazionale di previdenza circa l'assegno annuo di lire 120 a favore degli operai, iscritti alla Cassa stessa, che si rendono invalidi al lavoro ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Sono lieto di dichiarare all'onorevole Romussi che il Governo mantiene con alcuni emendamenti il disegno di legge a favore della Cassa nazionale di previdenza, già presentato nella seduta del 17 maggio ultimo scorso. Con questo disegno di legge si provvede all'incremento del fondo invalidità, sia direttamente, aumentando la dotazione del fondo stesso, sia indirettamente aumentando le entrate della Cassa, che sono devolute al medesimo scopo. È assegnata in-

fatti una somma di dieci milioni di lire, che verrà ripartita in cinque annualità di due milioni ciascuna, e questa somma verrà prelevata dagli avanzi di ogni esercizio. Qualora questi avanzi non consentissero margine sufficiente a tale prelevamento, al Governo è data facoltà di provvedere altrimenti alla somministrazione della somma, la quale costituisce così un impegno formale, assoluto per il Governo. Tali provvedimenti, ai quali confido che non mancherà l'approvazione della Camera, dimostrano che il Governo è animato dal fermo proposito di mantenere la Cassa di previdenza e invalidità in condizione da rispondere adeguatamente ai suoi altissimi fini.

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

ROMUSSI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura della cortese risposta.

Che il progetto per i dieci milioni fosse stato presentato lo sapevo per averlo visto nei pubblici fogli.

L'onorevole sotto-segretario di Stato ha aggiunto particolari che ho ascoltato molto volentieri, tanto più che nutrivo sospetto e paura che il progetto si riducesse alla presentazione di un foglio, di una camicia di carta bianca, con la iscrizione sopra, e che non contenesse altro, se non la buona volontà.

Egli ha detto che questi dieci milioni saranno suddivisi in cinque esercizi. A dir la verità, questo non mi soddisfa troppo, poichè noi siamo in un momento di bisogni urgenti che non ammettono dilazioni. I fondi della Cassa per la invalidità degli operai non bastano a dar loro quelle miserabili centoventi lire all'anno, cui per contratto essi si sono assicurati, pagando la loro tangente.

Ed un altro pensiero mi agita. Molte volte i disegni di legge, annunciati e stampati, si vedono vagare per mesi e anni sull'ordine del giorno, come l'ordine del giorno di oggi ne fa prova. Pertanto io prego l'egregio rappresentante del ministro di agricoltura e commercio di voler sollecitare la discussione del disegno di legge, perchè la questione non ammette ulteriore ritardo. Non si deve dire che in tanta prosperità di bilancio, quale l'onorevole ministro Majorana l'altro giorno ci ha fatto balenare davanti agli occhi, mancano i danari solamente per pagare le meschine pensioni degli invalidi veterani del lavoro, e che il Governo

non trova nelle sue casse da far fronte ai doveri del contratto. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Onorevole sottosegretario di Stato, desidera parlare ancora?

SANARELLI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Io sento la necessità di assicurare l'onorevole interrogante che il disegno di legge cui si riferisce la sua interrogazione non solo è stato presentato, ma trovasi già dinanzi alla Commissione che lo sta esaminando e studiando, poichè si tratta della stessa Commissione che deve studiare il disegno di legge presentato nel maggio scorso. *(Benissimo!)*

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Romussi al ministro di agricoltura, industria e commercio « circa le sue intenzioni intorno ad un voto del Consiglio superiore del lavoro reclamante che nel Consiglio della previdenza fosse inclusa una diretta rappresentanza della previdenza stessa ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

SANARELLI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Del Consiglio della previdenza e delle Assicurazioni sociali, che ha carattere principalmente di corpo tecnico e consultivo, già fanno parte componenti l'amministrazione o la direzione dei principali istituti di previdenza, di risparmio e di assicurazione del Regno. Tuttavia è in corso una riforma del regio decreto 19 gennaio 1905, n. 20, che determina la composizione e le attribuzioni di quel Consiglio. In tale riforma si stabilisce che uno almeno dei componenti il Consiglio di rappresentanza delle Società di mutuo soccorso sia designato dalla Federazione italiana delle società di mutuo soccorso. Oltre a ciò tra coloro che faranno parte di diritto del Consiglio vi sarà anche il direttore dell'Ufficio del lavoro che è alla dipendenza del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

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

ROMUSSI. Tengo conto anche questa volta ben volentieri della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura e commercio e mi auguro che il sistema da lui accennato sia seguito anche dai suoi colleghi, affinchè i rappresentanti diretti delle classi interessate siano sempre chiamati a discutere le leggi e i regolamenti che li riguardano e nell'esame dei

quali porteranno la loro competenza; in questo modo soltanto, potrà evitare che le istituzioni manchino allo scopo e degenerino in fonti di continui dissidi e di conflitti.

Auguro all'onorevole Sanarelli di poter far trionfare questo suo sistema democratico anche presso i suoi colleghi del Governo. (*Benissimo!*)

Svolgimento di una proposta di legge

PRESIDENTE. Esaurito così il tempo assegnato alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno il quale reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Faelli.

L'onorevole Faelli ha facoltà di parlare.

FAELLI. Onorevoli colleghi, esporrò brevemente le ragioni di questa proposta di legge, che riguarda un caso singolare in materia di opere idrauliche.

Presso a gettarsi nel Po, il torrente Parma riceve parecchi canali e parecchi corsi di acqua, le arginature dei quali, a sinistra, sono tutte opere di seconda categoria; a destra no, e sono quelle elencate nella mia proposta di legge. Non so se fosse per oblio o per malvolere, ma intanto si è che sino da trent'anni fa le amministrazioni locali protestarono contro questo strano stato di fatto e di diritto. Le arginature dei canali di destra, di cui mi occupo, non dovendovi provvedere nè provincie nè comuni interessati, sono come una cosa abbandonata, tanto che vi è stato un brav'uomo che vi ha fatto per suo conto un orticello. Questo sarebbe poco male ove il proletariato si convertisse in proprietario anche a spese della pubblica amministrazione; ma il guaio si è che questo breve tratto di arginatura viene ormai assolutamente a mancare ed è in istato di vero sfacelo; da ciò segue che è gravemente minacciata e qualche volta ha anche subito danni una larga estensione del territorio del basso Parmense.

Da ciò il grave interesse della provincia, da ciò la necessità di provvedere. Ma poichè l'articolo 5 del testo unico delle leggi sulle opere idrauliche stabilisce che l'assegnazione di un'opera idraulica alla seconda categoria sia fatta per legge, è stata necessaria questa mia proposta che raccomando alla Camera ed al Governo perchè vogliano prenderla in considerazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Pur non contrastando che sia presa in considerazione questa proposta di legge, debbo però fare alcune riserve per due semplici ragioni: anzitutto per doveroso riguardo alla speciale Commissione che sta studiando il riordinamento generale delle classificazioni in prima e seconda categoria delle opere idrauliche; in secondo luogo, perchè sarebbe contraria alla legge organica la classificazione in seconda categoria dei due influenti nel Naviglio, e del Naviglio stesso, inquantochè l'argine sinistro è quasi del tutto mancante.

Però, data l'importanza del Naviglio per la difesa idraulica di quel territorio, occorrerà vedere se il più opportuno provvedimento sia quello della classificazione in seconda categoria o un altro diverso. Il Ministero quindi accetta di buon grado di esaminare la proposta, per avvisare al miglior possibile provvedimento a favore di un canale che ha tanta importanza per l'intera provincia di Parma.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici non si oppone che la Camera prenda in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Faelli. Pongo a partito che sia presa in considerazione.

Chi lo approva si alzi.

(*È approvata.*)

Presentazione di un disegno di legge.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge: Unificazione degli istituti di previdenza del personale delle ferrovie dello Stato.

Prego la Camera di consentire che questo disegno di legge sia dichiarato urgente e trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge. L'onorevole ministro propone che esso sia dichiarato urgente e trasmesso alla Giunta generale del bilancio. (*Pausa.*)

Nessuno opponendosi, queste proposte s'intendono approvate.

(*Sono approvate.*)

Seguito dello svolgimento delle interpellanze sul servizio ferroviario.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dello svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni sul servizio ferroviario.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Andreis per isvolgere la sua interpellanza al presidente del Consiglio e al ministro dei lavori pubblici « sull'influenza che tutti i gravissimi errori precedenti, con effetti a lungo accumulati, specialmente imputabili a tutto un ventennio di governo, e all'inazione e alla resistenza passiva dell'Ispettorato, hanno avuto sopra il deploratissimo stato odierno dell'esercizio ferroviario. Sull'influenza che la composizione del personale superiore delle ferrovie dello Stato, senza libertà di scelta, ha avuto ed ha sull'azione della Direzione generale, e sulle eventuali responsabilità del detto personale. Sulla necessità di una maggiore e migliore autonomia dell'azienda ferroviaria, anche per ciò che riguarda il personale superiore ».

DE ANDREIS. Se dicessi che sono peritante nel parlare oggi solo per la questione in sè e per i gravi problemi che vi sono coinvolti, certo non direi la verità; ma veramente sono peritante, in parte perchè molta della messe è stata già mietuta, cosicchè lo spigolatore non troverà molto da raccogliere di nuovo, e in parte perchè la Camera si trova a discutere su questo argomento in una condizione curiosa; curiosa specialmente per me che esaminò sempre le questioni da un punto di vista politico, considerando la Camera come corpo essenzialmente politico, che, come tale, può e deve discutere alcune grandi linee direttive delle questioni, senza fermarsi ai particolari amministrativi.

Ed infatti, mentre pareva che, prima della discussione, si avesse quasi intenzione di battere in breccia il Ministero su questo argomento, tale intenzione è poi svanita, perchè ognuno di noi, dentro di sè, si domanda se un altro Ministero, con un altro programma politico, avrebbe potuto far di meglio, date le condizioni presenti.

D'altra parte, si sarebbe potuto supporre che tutta la battaglia sarebbe stata diretta contro il ministro speciale, il ministro dei lavori pubblici, per aver mancato ai doveri suoi di ministro competente nella materia. Ma, anche su questo punto, ognuno di noi

si trova molto perplesso nel fare attacchi di questa natura.

Prima di tutto, perchè non si può da lungo tempo parlare di ministro competente, se non nel senso ufficiale della parola.

Certo è che noi tutti siamo abituati a riconoscere ordinariamente nel ministro dei lavori pubblici un uomo « politico », chiamato ad una funzione speciale « politica » nel Ministero, e non un individuo competente nella specifica materia.

Questo, non per far torto all'onorevole Gianturco il quale mi permetta di dirgli che è, per lo meno, altrettanto competente, quanto molti dei suoi colleghi che l'hanno preceduto, quanto anche alcuni di coloro che si sono fatti ritenere tra i « più competenti ». E debbo anche dire che, forse, la Camera si è trovata in una posizione tale, da non permettere una battaglia contro l'onorevole Gianturco: perchè, in queste questioni, in cui non si porta nessun preconcetto, possiamo confessare sinceramente che l'onorevole Gianturco dà tutto il suo tempo, tutta l'attività sua al Ministero che occupa; e, se dovessimo accusare lui di tutto ciò che succede, saremmo molto imbarazzati a trovare le colpe speciali nell'ufficio che copre da molto tempo.

Ed allora mi permetta la Camera di domandare se la lotta si potrebbe fare contro il direttore delle ferrovie: perchè in fondo, anche attraverso tutti gli eufemismi che si sono fatti, si deve dire che c'è non dico un retroscena, ma qualche cosa che implica un attacco, una specie di scalata al potere contro il direttore generale. Ora, non dico che questi non possa essere, e come uomo e come tecnico, criticabile (non come uomo privato, ma come uomo investito d'una funzione pubblica); ma dico che difficilissimo sarebbe il trovare in Italia un uomo che davvero, per qualità assolutamente eccezionali, superiori, potesse come lui occupare un posto altissimo e pieno di responsabilità, quale è quello di direttore generale delle ferrovie, specie nei momenti presenti.

Non è, dunque, che egli non possa essere criticabile; ma quando poi ci si parla un po' in confidenza e senza quella specie di rivestimento di toga che molte volte si assume qui in Parlamento, vedo che tutti sono incerti, e che ognuno va a chiedere a chi se ne intende: ma è davvero un bello ingegno, un competente il commendatore Bianchi? Scusate se faccio il suo nome. Il che dimostra che, in fondo, incertezza c'è anche negli animi nostri; di guisa che un

attacco contro il direttore generale non troverebbe ragion d'essere, se non accumulando sopra di lui tutte le colpe che, invece, bene esaminate, possono essere attribuite a complesse cause, ad altre persone o a diverse istituzioni.

Ecco perchè la battaglia non ha il valore che ordinariamente dovrebbe avere in momenti più gravi; perchè nessuno qui dentro si sente davvero di poter dire, nè in una parte della Camera nè nella parte opposta: Ecco il Ministero che potrebbe salvare domani dalla rovina il servizio ferroviario. Ecco, io mi sobbarco al carico di ministro dei lavori pubblici, e voi ministro, voi direttore generale andatevene.

Tutti comprendono che la coscienza della Camera intera crede ed è convinta che un ministro, un direttore generale qualunque domani non potrebbe probabilmente uscire dallo stato presente se non nel modo stesso in cui tende ad uscirne il ministro ed il direttore generale attuale.

Quindi è inutile che dissimuliamo la verità; è bene che ci convinciamo tutti che le cause principali non sono occasionali, ma sono lontane, profonde, e che hanno una continuità organica sopra l'attuale stato del servizio ferroviario; sicchè il dire che questo stato deploratissimo non è derivato da un momento, non è derivato da un errore temporaneo, ma deriva, diciamolo chiaro, come lo dico nella mia interpellanza, da un ventennio intero di politica ferroviaria, non è esagerazione, ma è aperta verità. Così ognuno di noi si prende la propria parte di responsabilità.

Ed io dico la verità che molte volte anche la Camera, come corpo collettivo, continuativo, dovrebbe sentire questa responsabilità, e non cercare di riversare su altri quella che è colpa di tutto un sistema di governo, e di tutto un metodo tumultuario di discussione nella Camera dei più gravi interessi della Nazione.

PRESIDENTE. Peccato che ella non fosse presente alla Camera! Così non avrebbe dovuto rivolgere questo rimprovero alla Camera stessa.

DE ANDREIS. Io faccio questo rimprovero alla Camera, come corpo collettivo, ed ella, onorevole Presidente, può essere testimone (anzi anticipo qui qualche dichiarazione che avrei voluto far dopo), che nei momenti in cui si è discusso qui del problema ferroviario, non ho esitato a dire la verità, quella verità che è parsa amara allora e che invece era l'unica verità che si

potesse dire; ed io, che teoricamente ero fautore dell'esercizio di Stato, non ho esitato qui a votare contro l'esercizio stesso, perchè prevedevo che in quel momento l'esercizio di Stato era un salto nel buio, le cui conseguenze si sarebbero sentite a breve scadenza.

È certo che il ripetere tutte le cose che purtroppo sono dimenticate in Italia non è molto divertente, nè per chi le dice, nè per chi le ascolta. Ma d'altra parte mi pare che non sia buon metodo di ripetere alla Camera la frase pur troppo abusata: « Non facciamo recriminazioni; ormai le cose sono passate; guardiamo all'avvenire ». È molto comodo pretendere che non si facciano recriminazioni da chi a suo tempo ha rammentato alla Camera la sua responsabilità: è un sistema molto comodo, perchè così si mette tutto il passato in dimenticanza.

Ma gli onorevoli colleghi tutti, i quali sono studiosi e sanno quanto la storia dei fatti passati possa insegnare e nel campo pratico e nel campo dell'amministrazione e degli affari, la frase: non facciamo recriminazioni, equivale a dire: dimentichiamo la storia; dimentichiamo l'insegnamento, che, pedagogicamente, è imposto anche ai nostri figli; cancelliamo tutto il passato e affacciamoci, bianco vestiti, all'avvenire, fingendo di non saper nulla di nulla di quel che è successo. A questo io non mi acconco; non mi acconco perchè sento che il rammentare la responsabilità di tutti può essere un monito per l'avvenire, non solo, ma può essere anche la giustizia per coloro che devono agire presentemente.

Se io non parlassi da questi banchi, (*di estrema sinistra*) se non fossi noto, non soio per le mie idee, ma anche per il mio carattere personale; se io non avessi penetrato nel carattere mio tutto un ideale di governo che è la continua battaglia contro le istituzioni presenti, (*Commenti*) si potrebbe anche sospettare che il rammentare le colpe del passato fosse come una giustificazione del Ministero presente. Ma il Ministero presente credo farebbe a meno di qualunque mia difesa in quanto che questa potrebbe fargli più male che bene.

Certo però era una grande verità quello che io dicevo nel discorso pronunziato in quell'altra discussione tumultuaria, che avvenne quando si trattò della liquidazione delle due Società Adriatica e Mediterranea; cioè che le convenzioni del 1885 finivano obbrobriosamente, lasciando malcontento lo Stato, il quale aveva creduto di ritrarne grande

utile e non ne aveva ritratto alcuno; lasciando malcontente le Società, le quali non avevano potuto avere quell'utile che avevano sperato, nonostante le reboanti parole che si sono pronunziate qui sugli enormi guadagni delle Società; lasciando malcontento il paese, il quale aveva sperato tutta una vivificazione ferroviaria, che non era avvenuta. Io aveva ragione allora di rammentare appunto che da quelle convenzioni e da tutta la condotta del Governo, durante ed attraverso il periodo delle convenzioni, derivava lo sfacelo che era latente e che doveva verificarsi il giorno dopo.

BRUNI ALTI. Cose secondarie!

DE ANDREIS. Ah! cose secondarie, onorevole Brunialti; quando l'unica autorità che noi avevamo in difesa contro le Società era l'Ispettorato, e tutta la Camera sa, e lo confessa dentro di sé, quanto abbia mancato all'ufficio suo questo Ispettorato. (*Commenti*). Nulla, nulla, nulla ha fatto.

Sono cose inutili quando il direttore stesso delle ferrovie...

ROSADI. Con tutti i direttori compartimentali.

DE ANDREIS. Questo viene dopo!

Voci. Così si fa la storia!

PRESIDENTE. Non interrompano, onorevoli colleghi.

DE ANDREIS... quando il direttore delle ferrovie stesse, nella pubblicazione ultima, vi confessa che nella Società Mediterranea ha trovato 570 o 600 locomotive, di cui 170 ha dovuto mettere in riparazione pochi mesi dopo; quando le convenzioni accettano e consegnano alla Mediterranea, in origine, nel 1885, tutta una massicciata, un materiale fisso che, per confessione dei due contraenti, non solo è insufficiente, ma guasto, e alla fine dei venti anni il Governo non ha fatto ancora nè visitare e verificare, nè migliorare tutta quella massicciata; (*Commenti*) ah, allora, onorevole Brunialti, non si tratta di cose secondarie!

Quando si arriva, come si è arrivati, all'esercizio di Stato, senza che nessuno di noi sapesse come ci si arrivava, perchè ci si arrivava per la pressione del di fuori senza la coscienza derivante dall'evidenza delle cifre; quando il giorno dopo voi incaricate un uomo o un ufficio di assumere tutta la responsabilità, e dopo diciotto mesi gli dite: Voi non avete ancora rimediato a tutto questo disservizio di venti anni, allora a me pare che sia scaricarsi facilmente della responsabilità dei fatti passati sopra l'uomo

o l'ufficio che invece ha assunto un grave e difficilissimo compito.

Noi siamo abituati, noi italiani, a ricercare il responsabile; ed è presto fatto; anche Crispi ha cercato il Battirelli in un certo momento, anche altri hanno cercato e trovato il responsabile. È un compito facile questo: mentre l'accertare le cause profonde e lontane che possono o aggravare da una parte o diminuire dall'altra le responsabilità personali, è un altro e ben più importante compito che il Parlamento dovrebbe assumere. Se no, egregi colleghi, permettetemi di dire che noi non saremo sinceri nè nell'accusare nè nel difendere... (*Interruzione del deputato Eugenio Valli*).

Ella, onorevole Valli, crede che questo non c'entri, quando ieri l'onorevole Crispi diceva che bisogna cambiare radicalmente la persona, e che nei momenti gravissimi e disastrosi...

Voci. Non ha detto questo.

DE ANDREIS. E allora di che discutiamo?

Voci. Non ha detto questo, Crispi.

DE ANDREIS. Lo ha detto; ma ha dovuto anche citare un altro caso ben più grave, e sul quale io m'accordo, come mi accordo in molte altre cose senza avere da una parte tutto il suo calore d'attacco, ma senza dividere d'altra parte tutti gli ottimismo un po' eccessivi dell'onorevole Guerci. Ieri l'onorevole Crispi citava appunto il caso di una grande arditissima asserzione di preparazione completa, di cui la Camera ha dovuto prontamente dolersi; e lo citava rammentando il famoso maresciallo Leboeuf. Io non tornerò a rammentarlo, ma dico sinceramente che, dopo quelle asserzioni così cattedratiche e recise fatte davanti alla Camera, quando io ho visto pochi mesi dopo (senza che nulla fosse cambiato delle disposizioni attuate dal ministro così ardito ma unicamente perchè da questi banchi egli allora parlava, e non da quelli delle Eccellenze), che egli attaccava il nuovo Ministero, il quale non faceva che proseguire l'opera sua, io ho sentito allora sinceramente quanto sia vero che alla Camera molte volte i problemi, specialmente economici ed amministrativi, non si studiano nel senso del vero bene del paese, ma si studiano più spesso attraverso le lenti d'ingrandimento delle proprie ambizioni o della presunzione della propria altezza d'ingegno e della propria attitudine speciale di sedere al banco dei ministri.

Però, fatta questa breve diagnosi di tutto

ciò che il passato ha lasciato di inquinato; fatto questo esame dello stato d'anemia, anzi dirò così, di invasione settica, che costituiva allora, allo scadere delle convenzioni, le condizioni dell'insieme dell'organizzazione ferroviaria, non è da nascondersi che alcuni fatti, molti fatti hanno dimostrato come, nelle stesse condizioni, il servizio abbia palesato maggiori deficienze di quelle anteriori. (*Commenti*).

Non possiamo e non dobbiamo nascondere, perchè il dire che i difetti sono in gran parte derivanti da cause lontane non può far dirimere le responsabilità di quegli inconvenienti i quali invece derivano da cause vicine, palpabili, e si può dire anzi contemporanee, del giorno. (*Commenti*).

Non facciamo nè i lapidatori, nè i laudatori eccessivi. È certo che, pur dovendo ammettere che molte cause hanno inasprito l'esercizio ferroviario quest'anno, tuttavia molti fatti apparvero quasi inesplicabili; anzi qualche volta, a chi non ha il tempo di studiare profondamente le questioni, apparvero quasi tassativamente voluti.

Qui sono stati citati molti di questi casi; ma benchè gravi e veri, si sono citati a spizzico, e quindi senza molta luce sintetica; è dunque inutile che io citi altri fatti, limitandomi a riepilogarli così: che il commercio tutto si è ribellato a tutta una serie di inconvenienti assolutamente inesplicabili.

Quando, per esempio, si cita non un caso, ma parecchi casi, in cui decine di vagoni vuoti sono rimasti immobili sopra alcune linee, mentre altre linee mancavano di vagoni, non possiamo negare la gravità delle conseguenze. Mancheremmo all'esattezza della analisi tecnica, se volessimo attenuare questi fatti.

Quando accertiamo le frequenti sospensioni di accettazione di merci a piccola velocità ed a piccola velocità accelerata, molto più frequenti che nei periodi anteriori, possiamo tener conto imparzialmente di tutte le cause anteriori non solo, ma anche delle cause straordinarie che vi hanno influito quest'anno, ma fatta con tutta imparzialità, anzi con qualche favore, la deduzione, ci troviamo sempre davanti ancora a tutto un insieme di disordine. (*Commenti*).

Io tralascio di parlare dei ritardi dei treni viaggiatori, e di un'altra serie di inconvenienti o di incidenti che hanno afflito il servizio ferroviario in quest'ultimo anno; però rilevando che tutto ciò non sarebbe forse avvenuto, almeno in questa misura, continuando nell'esercizio precedente. In-

fatti, per esempio, esaminando le cifre dei vagoni che ordinariamente erano sulle calate di Genova; si rileva che quest'anno il numero dei vagoni giornalieri è minore. (*Commenti*).

È inutile nasconderci la verità; i vagoni non c'erano, mentre prima anche nei peggiori momenti, un centinaio di vagoni di più c'erano, le statistiche lo provano. Quando si è arrivati a questa constatazione, dobbiamo anche domandarci se i rimedi consistano realmente in provviste, in milioni, o se davvero non ci sia qualche cosa di più grave in tutto il servizio, nell'organamento sostanziale del servizio. (*Commenti*).

Certo, se dovessi fare una analisi critica, non domanderò al ministro perchè i 100 vagoni da una parte non c'erano; e non lo domanderò neppure al direttore generale: sono le direzioni dei servizi speciali che dovrebbero provvedere, perchè non c'è direttore generale al mondo che possa tener dietro ad un vagone o a decine di vagoni per avviarli sopra una data linea. (*Interruzioni — Commenti*).

Ammesso questo, bisogna un po' analizzare quale sia la costituzione della Direzione generale del servizio ferroviario; e allora sparisce, secondo me, la persona.

Io, dico la verità, non ho parlato col commendatore Bianchi che una volta sola ed unicamente per sbrigare una pratica d'ufficio che giaceva... (*Oooh! — Commenti*). Non ho mai parlato con lui nè di questioni tecniche nè di questioni amministrative. E perciò sono sereno nel criticare il modo come è organizzata la Direzione generale.

Alla Camera ieri l'onorevole Crespi aveva perfettamente ragione quando parlava dell'accentramento e della figura mastodontica che sta assumendo la Direzione generale delle ferrovie.

Noi in questo abbiamo imitato ciò che si è fatto per tutte le altre amministrazioni centrali; e mentre il numero degli impiegati continua ad aumentare, diciamo che il lavoro è fatto meno bene e che occorre altro personale per disimpegnarlo; così si cade nell'altro difetto che, dovendo aumentare gli impiegati e non avendo milioni a disposizione, gli stipendi sono scarsi e si hanno frequenti ribellioni in mezzo a questa grande massa di impiegati la quale fa molto per l'attività personale sua, ma non fa molto per il reddito reale che deve dare alla nazione. (*Commenti*).

Io rammenterò anche un altro grave difetto, accennato anche questo ieri dall'onorevole Crespi; cioè quello che concerne la

posizione del direttore generale, come è costituita dalla nostra legge, sia rispetto al Consiglio d'amministrazione da una parte, sia rispetto al personale superiore dall'altra. Da una parte c'è un Consiglio d'amministrazione il quale, secondo la legge, ha la responsabilità del servizio, pur non avendo alcuna iniziativa propria. Rammento a questo proposito che l'onorevole Gianturco, durante la discussione della legge, ha fatto cancellare l'articolo 15-bis che non definiva in nessun modo di che responsabilità concreta si trattava. In ogni modo il Consiglio d'amministrazione deve attendere le proposte del direttore, mentre dovrebbe fissare le linee direttive al direttore il quale diventerebbe esecutore, e dovrebbe fare soltanto le proposte di esecuzione del programma, disposto anche a vederle respingere senza fare una questione di gabinetto, così come succede in ogni servizio.

Rispetto all'alto personale, io rammento che, pure nella violenza tumultuaria dell'aprile del 1905, essendo vicine le vacanze, quando la Commissione propose una frase che specificava le qualità del personale superiore e dei coadiutori del direttore generale, io aveva proposto che si limitasse la scelta alle persone di *indiscussa competenza* o di *nota competenza*, sostenendo che, ove il Ministero non avesse trovato nell'alto personale delle ferrovie uomini di indiscussa competenza, non doveva esser costretto da un articolo di legge a trovarli per forza.

Ma la Camera allora non soltanto non approvò il mio emendamento (e di questo poco mi importa personalmente), ma volle togliere anche la frase « di nota competenza »; sostenendosi dall'onorevole Bertolini, allora, che personale estraneo non doveva entrare negli alti uffici della Direzione generale, poichè si sarebbero lesi diritti acquisiti e si sarebbe offesa la fiducia che Camera e Ministero debbono avere nell'alto personale dell'Ispettorato e delle strade ferrate.

Ora, questo è stato un gravissimo errore dal punto di vista industriale. Non solo si sono dovuti assumere impiegati a funzioni che forse non erano le più adatte a loro, ma non si è avuto neppure il potere di rimuoverli dal loro ufficio per i diritti acquisiti.

Ed il direttore generale, quindi, che ha tutta la responsabilità delle ferrovie, ha un personale superiore su cui non ha nè potere, nè autorità.

Anzi dirò perfino questo: che, per la na-

tura insita nell'anima umana, il personale superiore, il quale aspirava allora ad acquistare, forse per qualcheduno dei suoi, la carica di direttore generale e che, per i dissensi interni aveva lasciato riuscire il commendator Bianchi a direttore generale, perchè ognuno voleva se stesso ma nessuno voleva qualcheduno degli altri, questo personale superiore, dico è in continuo conflitto latente col direttore generale e non lo coadiuva come sarebbe necessario. E da questo conflitto latente, come è stato accertato, deriva anche la rilassatezza e la negligenza del personale alto di stazione il quale, tranne poche eccezioni, segue il direttore dell'esercizio, o del movimento, e non ubbidisce, con la diligenza che dovrebbe, agli ordini del direttore generale. (*Commenti*).

Voci. E' vero! è vero!

DE ANDREIS. Ora io domando sinceramente: date queste condizioni, quali sono i rimedi?

L'onorevole Morpurgo ha ieri esposto alcuni rimedi: ma sono rimedi parziali, o tali che ognuno intuisce e che si possono dire con frasi generali. Bisogna aumentare, egli diceva, il materiale mobile, le dotazioni di locomotive, i binari di stazione, i binari sulle linee, le banchine di scarico nelle stazioni; bisogna allargare le stazioni.

Tutto questo, non c'è nessuno di noi che non lo sappia. E l'onorevole Crespi, a cui mi richiama l'onorevole Valli, ha finito il suo discorso, che in molte parti rispondeva davvero ad un concetto industriale, dichiarando che egli desiderava che il Ministero provvedesse *subito* e desse assicurazioni al popolo italiano, immediatamente, sopra il servizio ferroviario del domani.

Ora tutto questo in bocca dell'onorevole Crespi mi pareva che sfuggisse alla sua acutezza di industriale; poichè egli sa benissimo che il materiale mobile si può ordinare e costruire con una relativa lestezza, ma che le stazioni, le linee, le opere d'arte non si possono assolutamente improvvisare, nè per l'indomani, nè per l'anno venturo. (*Commenti*).

Cito, ad esempio, la nuova stazione e l'ordinamento ferroviario di Milano, alla quale pure tutti i grandi interessi di Genova sono legati, perchè molte volte il porto di Genova è ingombro per il solo fatto che le stazioni di Milano non possono ricevere i treni delle merci; e, per esempio, la stazione di Vercelli, poichè vedo l'onorevole Lucca, aveva spesso una quantità di vagoni

carichi che non potevano proseguire perchè respinti dalle stazioni di Torino e di Milano dove mancavano i binari su cui mettere i treni merci. Ebbene, la stazione nuova di Milano sarà costruita in 18 anni, ed il nuovo ordinamento ferroviario di Milano, se sarà compiuto in 10 anni, credo che sarà fatto molto in fretta. Potrei anche dire, senza averne l'assoluta certezza ma colla più profonda convinzione, che anche i 610 milioni del progetto Gianturco, per quanto non voglia anticipare una discussione del progetto, non si potranno spendere nei quattro anni prescritti, perchè non si possono caricare le linee di operai, non si possono costruire le stazioni nè le banchine, nè i ponti nè i viadotti con un tratto di penna.

Che una energia nuova debba presiedere, che nuove responsabilità si domandino a chi sta a capo del servizio ferroviario, specialmente al personale superiore, tutto questo è necessario assolutamente; e credo, che, o sia questo il direttore generale, o sia un altro domani, bisogna che questo direttore generale possa avere i poteri necessari, anche coadiuvato dalle energie del ministro. (*Commenti*).

BRUNI ALTI. Ma se c'è uno czar; che cosa volete? (*Interruzioni all'Estrema sinistra*).

DE ANDREIS. L'onorevole Brunialti non ha mai certo udito da me parole di eccessiva difesa di persone. Io cito alcuni fatti che sono innegabili, rilevo un conflitto, forse doloroso, che forse sarà smentito dal ministro, per lo stesso dovere con cui l'onorevole Tedesco smentiva una volta le qualità negative dell'Ispettorato da tutti conosciute; ma è un conflitto che tutti noi sappiamo che esiste. E se esiste, io non mi sento il diritto di criticare un uomo in queste difficili condizioni. Io desidero che siano risolte le cause del conflitto, ed allora là, onorevole ministro, si parrà la sua nobiltate, allora soltanto potremo giudicare uomini e cose. (*Commenti — Interruzioni*).

Di aspiranti ce ne sono tanti, e se ne fanno anche i nomi. (*Interruzioni*).

Voci. I nomi, fuori i nomi!

PRESIDENTE. Onorevole De Andreis, prosegua, non raccolga le interruzioni. Qui non dobbiamo fare personalità.

DE ANDREIS. Io non farò i nomi, e risponderò quello che ho udito dire altra volta, che qui non debbono farsi i nomi, se non quando si tratta di persone che pos-

sono venire qui pubblicamente a difendersi. D'altronde perchè farli? Tutti li conoscete.

PRESIDENTE. Onorevole De Andreis, è inutile che entri in fatti estranei alla discussione. Prosegua.

DE ANDREIS. Dunque, da una parte occorrono dei milioni, e ripeto che non voglio anticipare una discussione del progetto dei 610 milioni, tanto più che alcune parti di quel progetto dovranno essere largamente discusse, specialmente per ciò che ha tratto al piano finanziario. Certo è, secondo il mio debole parere, che quei 610 milioni, per quattro anni, sono sufficienti, forse anche esuberanti per attuare il programma che ci espone il Ministero. Vedremo in seguito quali altre somme siano necessarie. Ma, dal concedere milioni, al pretendere che essi abbiano a rinnovare in brevissimo tempo tutto l'esercizio ferroviario molto ci corre: e ciò, permettemelo, questo non è da gente che sappia come si fanno e come si debbono fare i lavori.

Finiremmo per spendere tutti questi milioni in lavori tumultuari, fatti inutilmente, senza vantaggio nè dello Stato, nè del servizio ferroviario.

Occorrono i milioni, e i milioni ci sono, e si vedrà come dovranno essere spesi. Ma occorre anche tutto un rifacimento delle leggi che hanno formato la nostra direzione generale e la costituzione degli alti uffici del servizio ferroviario.

È tuttora in vigore la legge dell'aprile 1905 che dava un ordinamento provvisorio al servizio ferroviario; e quella legge provvisoria da sè sola ha dato origine alla formazione di tutto l'organismo ferroviario. Ma appunto perchè quella legge stessa prescrive al Governo di presentare, entro il 1906, un'altra legge per l'ordinamento definitivo delle ferrovie, io credo che, anche se si dovesse tardare qualche tempo, se il Ministero non fosse ancora preparato ad affrontare l'arduo problema, deve però il Governo assumere la responsabilità di rifare tutte quelle leggi, tutto l'organismo, in base al concetto fondamentale che ha informato le discussioni della Camera, nel votare l'esercizio di Stato; il concetto fondamentale dell'autonomia.

Io sono ben lieto, dal punto di vista politico, di udire che qui si tiene molto conto delle responsabilità ministeriali. Ma io non vorrei che si confondesse la vera responsabilità ministeriale, la quale deve limitarsi alle responsabilità costituzionali ed ai grandi atti del Governo, con la re-

sponsabilità di tutti i piccoli atti di una azienda industriale, che deve essere libera e priva di tutti i legami che la stringono ora.

Bisogna che il direttore generale, chiunque esso sia, dipenda da un Consiglio di amministrazione, composto in modo completamente diverso da quello di oggi; Consiglio di amministrazione il quale risponda (ripeto qui l'idea del collega Crespi) risponda davvero alla figura di un Consiglio di amministrazione: che senta riverentemente le proposte del direttore generale, ma che abbia anche facoltà, vivendo un po' nelle ferrovie, un po' al di fuori, di presentare nuove idee. Non occorrono gli anziani, non occorrono i funzionari a riposo delle grandi linee, che voi avete chiamato, quasi che 30 o 35 anni di vita continua negli uffici delle ferrovie abbiano conferito le qualità direttive, supreme che debbono guidare un Consiglio di amministrazione, non solo per la parte amministrativa ma anche per la parte tecnica. Bisogna che il direttore generale, responsabile davanti al Ministero ed al Consiglio di amministrazione, sottoponga a questo le sue proposte; ma bisogna altresì che la Corte dei conti si spogli delle facoltà che le sono conferite dalla legge di contabilità... (*Rumori*). Scusate, è così. Voi offenderete nella lettera tutte le leggi; ma voi non potrete mai conciliare il controllo della Corte dei conti, così come è, con l'azienda delle ferrovie, se non rinnovando tutto il metodo e le regole del controllo. Mantenendo le condizioni presenti, non avrete mai un controllo vero, perchè il controllo si deve limitare ad una pura forma di osservanza delle leggi; e nello stesso tempo non avrete amministrazione vera industriale, perchè soggetta a tutte le pastoie dei decreti della Corte dei conti, che molte volte si trascinano per mesi e mesi attraverso i referendari e i consiglieri.

Come si può ottenere tutto questo? Io non lo so. Io non assumerei certo la responsabilità di dare consigli su questo. Forse potrebbe darsi che il Ministero o il ministro presente non si sentissero di affrontare il grave problema; ma io sento e credo, come tecnico, come pratico di aziende industriali e come amante profondamente del mio paese, e desideroso che l'esercizio di Stato risponda veramente ai bisogni della nazione, sento, dico, che, se così non si farà, l'esercizio di Stato farà bancarotta morale dopo un breve periodo di tempo, e allora ci troveremo alle strette ancora tu-

multuarie di dover deliberare, come si è deliberato, l'esercizio di Stato.

L'onorevole Gianturco nella seduta in cui si deliberava l'esercizio di Stato, diceva, e in questo punto era con me all'unisono benchè sedesse sugli opposti banchi della Camera, « gli avvenimenti hanno risolto, senza bisogno di traversare un oceano di eloquenza parlamentare, tanti problemi, hanno persino risolto il problema massimo delle ferrovie di Stato, io quindi voterò in favore dell'esercizio di Stato senza entusiasmo e senza gli inni, che hanno elevato taluni qua dentro ». Ed io ero con lui, non solo nel non elevare inni, ma anzi nel dichiarare che avrei votato contro l'esercizio di Stato).

« Se mi sono rassegnato a ciò (seguitava l'onorevole Gianturco) per quella ferrea necessità delle cose che è la supremazia delle leggi, a maggior ragione mi rasseggerò a votare il progetto, nonostante le sue imperfezioni tecniche ».

Ora quel progetto provvisorio, con tutte le sue imperfezioni tecniche, ancora regge tutta la compagine dell'ordinamento superiore delle ferrovie. Credano i ministri che anche il diritto moderno si evolve un po' diversamente da quello, che si crede poter fare svolgendo senz'altro il diritto antico, tradizionale. Creda il Ministero, creda la Camera che, ove si voglia assumere la responsabilità di una azienda industriale, bisogna che siano mutati i legami che sono prescritti dalle leggi ordinarie. Bisogna che il ministro sappia assumere sopra di sé le responsabilità più gravi, ma che lasci alla azienda libertà di movimento. Bisogna che il controllo sia fatto a grandi linee dall'assemblea degli azionisti, che è il Parlamento, senza che tutti i momenti o il Ministero o la direzione siano assediati da ogni azionista, uno, per uno, per tutti i piccoli fatti che avvengono. Questo è il mandato, che a me pare sia imposto dalle circostanze al Ministero. Che se i deplorati incidenti di quest'anno, se la manchevolezza degli individui, se la mancata organizzazione della industria delle ferrovie, avranno insegnato qualche cosa, cioè a spastoiare, come era anche il parere dell'onorevole Carmine, l'industria delle ferrovie da tutto ciò che è burocrazia e rallentamento, da tutto ciò che è anticaglia, se il Ministero sentirà questa responsabilità e avrà imparato, dai disagi del momento, a fare grandi passi sopra questa via, credo che avrà ben me-

ritato e dell'esercizio ferroviario e del paese. (Bene! Bravo! *all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Viene ora la interpellanza dell'onorevole Libertini Gesualdo, al ministro dei lavori pubblici « per sapere se ritiene che l'attuale disservizio ferroviario dipenda dalla insufficienza del materiale mobile e degli impianti fissi o non vi concorrano altre cause non meno gravi ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Libertini Gesualdo.

LIBERTINI GESUALDO. Onorevoli colleghi, debbo innanzi tutto rilevare che quel tale commendator Bianchi il quale in epoca non lontana, quando stava alla testa di un servizio, molto più ristretto dell'attuale, cioè alla direzione della Sicula, fu più volte attaccato da quei banchi... (*Interruzioni dall'estrema sinistra*).

Sono fatti!

...perchè lo si riteneva un funzionario quasi feroce contro il personale e che nell'esercizio delle sue mansioni adoperava dei metodi deplorati dai patroni del personale medesimo, oggi lo stesso commendator Bianchi, posto alla testa di una più grande azienda, incontra il plauso loro e me ne compiaccio, perchè potremo così tutti esaminare con piena serenità l'opera ed i meriti dell'egregio direttore generale.

Ed entro subito in argomento. Certo nessuno può affermare che il servizio ferroviario proceda nel migliore dei modi possibili; se così fosse sarebbe inutile la discussione odierna. E quanto alle cause che sono state rilevate dal direttore generale nella sua relazione, per spiegare l'attuale grave stato di cose, credo che siamo in massima tutti d'accordo sulle principali; cioè deficienza del materiale e degli impianti fissi, impreparazione, ecc, ed anche sulle cause occasionali, cioè terremoto in Calabria, grandi manovre ed Esposizione di Milano.

Però, come giustamente osservava l'onorevole Crespi, se queste sole fossero le ragioni, per cui il servizio ferroviario procede come tutti sappiamo, la situazione avrebbe dovuto migliorare col cessare delle cause occasionali succennate, e soprattutto dopo 18 mesi di esercizio, durante i quali s'è avuto il tempo di migliorare le condizioni delle stazioni e del materiale, come ci assicura lo stesso direttore generale nella relazione citata.

Viceversa poi il periodo più disastroso pel servizio ferroviario è stato quello degli ultimi mesi di agosto, settembre ed otto-

bre, il che prova che siamo piuttosto andati di male in peggio, malgrado tutto.

A che possiamo attribuire tutto ciò? Secondo me, e mi duole di non essere in ciò d'accordo col mio amico personale onorevole De Andreis, la legge del 22 aprile 1905, votata tanto tumultuariamente dalla Camera, come ognuno ricorderà, e che nel suo articolo 28 ed ultimo (*in cauda venenum!*) stabilì che l'amministrazione delle ferrovie dovesse essere una amministrazione autonoma, non è stata interpretata con la necessaria precisione e prudenza.

Questa autonomia è stata intesa in un senso troppo vasto, perchè potesse dare buoni risultati, come cercherò di dimostrare.

L'onorevole De Andreis dice che bisogna sciogliere da ogni pastoia una vasta industria come quella delle ferrovie dello Stato: ma di fronte a questa autonomia così sconfinata e che a mio parere verrebbe a creare una situazione peggiore di quella che si aveva con le Società, quasi uno Stato nello Stato, occorrerebbero, oltre gli uomini capaci a dirigerla, tutte quelle garanzie che sono la necessaria premessa di quella responsabilità effettiva, che deve pesare su di un pubblico funzionario, tanto più grave quanto più elevato ed importante è il posto che occupa.

Finora, intanto, nell'azione della direzione generale non abbiamo avuto che la estrinsecazione di un principio assolutamente personale, di un principio che è tutto plasmato sopra un criterio quasi di imperialismo individuale, preoccupantesi di affermare soltanto e sempre più la necessità e prepotenza di una persona sulla amministrazione e sugli interessi dell'azienda. (*Commenti*).

Onorevole De Andreis, io non ho la sua competenza; ma avendo studiato un poco la questione mi son convinto che uno dei principali errori commessi dalla direzione generale delle ferrovie è stato quello di sconvolgere quasi completamente e subito, gli ordinamenti lasciati dalle Società, che avevano, bene o male, servito per parecchi anni.

Io concordo con lei che anche durante l'esercizio tenuto dalle Società si ebbero a lamentare inconvenienti e danni per il commercio; ma il *diapason* del disservizio, in realtà, non lo abbiamo toccato che in questi ultimi tempi, malgrado l'autonomia dell'Amministrazione ferroviaria.

Il primo grave torto adunque di questa

è stato quello di modificare tutti gli ordinamenti esistenti quasi come una affermazione dell'autonomia predetta, adottandone subito dei nuovi dei quali non si conosceva l'efficacia e la portata. Ciò anche in ispreto alla legge, perchè, onorevoli colleghi, lo alinea terzo dell'articolo 5 dice: « L'ordinamento dei servizi tecnici ed amministrativi ora vigente sulle linee affidate alle tre Società esercenti, è provvisoriamente mantenuto ecc. ». Orbene questa parola della legge non è stata assolutamente osservata; lo dice nel suo rapporto lo stesso commendatore Bianchi, quando dà conto delle difficoltà incontrate nell'attuazione di un così complicato esercizio con una assoluta impreparazione (*Commenti — Interruzioni*) e poi cerca spiegare le ragioni per le quali fu obbligato di adottare subito l'ordinamento definitivo stabilito dal regolamento successivo.

Da ciò le insufficienze ed anche la confusione dei nuovi uffici che hanno malamente influito sin dal primo momento nell'esercizio delle ferrovie, cosa che non sarebbe certamente avvenuta se si fossero lasciati in piedi gli ordinamenti delle Società, modificandoli e migliorandoli poco alla volta, in modo da far sì che il passaggio dall'esercizio sociale a quello di Stato si fosse effettuato senza scosse. (*Commenti*).

FERRI GIACOMO. Le Società si portarono via il miglior personale.

LIBERTINI GESUALDO. Per farne che cosa?

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

LIBERTINI GESUALDO. Ed avevamo anche in proposito i precedenti delle altre nazioni. Infatti la Germania, che è l'unico paese che si possa confrontare con l'Italia in materia di esercizio ferroviario, ha fatto precisamente così: man mano che andava rilevando per conto dello Stato le diverse reti, già esercite dalle Società nei diversi Stati che formano l'impero germanico, lasciava temporaneamente funzionare gli uffici esistenti fino al momento della incorporazione effettiva nella rete unica statale (*Interruzioni*).

Ed un altro inconveniente che derivò da questa smania autonómica, l'abbiamo avuto in quello straordinario accentramento a cui accennava ieri l'onorevole Crespi. Sentivo dire dall'onorevole Rosadi, mi pare, che sono le direzioni compartimentali che non funzionano; ma io posso dimostrare, con la testimonianza anche di parecchi egregi

funzionari delle ferrovie di Stato, che la direzione generale è quella la quale non concede alcuna libertà di azione agli uffici distaccati che ne dipendono. Tutto il servizio s'impenna sulla direzione generale, al punto che, anche per cose di pochissimo conto, le direzioni compartimentali debbono telegrafare e poi attendere gli ordini superiori, e succede spesso che questi ordini arrivino, quando sia passato il momento opportuno di provvedere. Da qui, quella indecisione e confusione nel servizio che sono una delle cause principalissime (più, forse, del difetto di materiale) del cattivo andamento del servizio medesimo.

In Germania, per evitare i pericoli dell'accentramento, pur conservando l'unità della rete di Stato, si sono create ventun direzioni compartimentali, che hanno facoltà amplissime: stabiliscono le tariffe comuni colle altre amministrazioni vicine e quelle per le nuove linee e le nuove stazioni, che sorgono nell'ambito della direzione, formano i quadri di servizio, ed i bilanci rispettivi, pronunziano sui reclami, dispongono perfino i crediti per la compra dei materiali e sono perciò al caso di poter provvedere rapidamente a tutto quanto si attiene all'esercizio ferroviario. Da noi, invece, non si muove quasi foglia d'albero senza il beneplacito della direzione generale, ciò che produce inconvenienti enormi e costituisce come una autocrazia deplorabilissima.

E passo brevemente ad un altro campo al quale pochissimi hanno fatto accenno, tranne gli onorevoli Crespi e qualche altro; intendo parlare del personale. Certamente (e, in ciò, sono d'accordo con l'onorevole De Andreis) non fu provvedimento lodevole quello d'innestare nel personale del nuovo esercizio di Stato la parte vecchia dello ispettorato che aveva fatto così cattiva prova, che aveva dato così spesso motivo a lagnanze. E ricordo che anch'io, più di una volta, in quest'aula, ebbi a dolermi dell'inerzia di quell'ufficio, quando era ministro l'onorevole Tedesco.

Questa miscela di funzionari provenienti da parti opposte, e che, per conseguenza, dovevano essere tra loro non molto concordi, anzi gelosi l'uno dell'altro, non poteva dare buoni frutti.

E lo rileviamo appunto nella indifferenza che impronta gli atti di molti dei funzionari, e che si risolve in non adempimento dei propri doveri: il che non può che intralciare e rendere più difficile lo

spedito andamento dell'esercizio ferroviario. Ma non bisogna solo fermarci alla cima della scala del personale, come hanno fatto gli onorevoli De Andreis e Guerci; bisogna scendere un po' anche al basso di questo corpo.

È indubitato che, specialmente in questi ultimi tempi, la disciplina del personale si è andata rallentando. Esso incomincia col non curare la tenuta dell'uniforme la quale sarà, come dicono taluni, la livrea... Vedo l'onorevole Turati che fa delle spalluciate, quasi per dire: cosa da niente.

Ma spesso, onorevole collega, l'abito fa il monaco, contrariamente al proverbio. E poichè si tratta, non di un corpo reggimentato, ma di un personale che è al servizio dello Stato e che ha il dovere di mantenere una certa forma (poichè anche presso le nazioni più libere ed evolute, in America, in Svizzera, i ferrovieri hanno la loro brava uniforme) io non posso che deplorare il fatto cui ho accennato e che dovrebbe assolutamente cessare.

E collo affievolimento della disciplina, sono venute meno anche la precisione e la puntualità del servizio.

Ognuno di noi che ha bisogno, od ha la disgrazia, permettetemi la frase, di dover viaggiare, può constatare, per dirne una, in quale stato si trovi il materiale quasi generalmente; non c'è pulizia, non c'è proprietà, e spesso manca nelle vetture il necessario per i piccoli comodi cui han diritto i viaggiatori che pagano e che non possono essere trattati come bestiame.

Tutto questo indica assolutamente una incuria non dell'alto personale, il quale non può esser sempre presente e che al massimo può mancare di fare quelle necessarie ispezioni cui è tenuto, ma tutto questo implica un'incuria assoluta del personale subalterno. (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

Ma, onorevole Ferri, ella deve coscienza di ricordare che durante l'esercizio delle Società c'erano alcune vetture in cattivo stato, ma non erano la quasi generalità come adesso. (*Interruzioni*). Allora come adesso mi capitava di viaggiare sulle linee dell'Adriatica dove erano in servizio splendide vetture: bisogna vedere ora in che stato sono ridotte! (*Interruzioni*).

Ma non facciamo della politica, onorevole Ferri; che se noi partiamo dal preconcetto che il male viene soltanto dall'alto e non vogliamo attribuire alcuna responsabilità al basso personale, allora è inutile che discutiamo: bisogna non occuparsi di ma-

linese popolarità e dare la lode od il biasimo a chi se li merita, francamente e lealmente. (*Interruzioni a sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, non interrompano: lascino parlare l'oratore: la discussione si trascina abbastanza. Continui, onorevole Libertini, e non rilevi le interruzioni.

LIBERTINI GESUALDO. Obbedirò, signor Presidente.

E non credo si possa anche fingere di non vedere un segno evidente di questo rallentamento di disciplina, che salta agli occhi di tutti. Onorevoli colleghi, credo che niuno, tranne i preoccupati dal principio politico, possa menar buono che un corpo di funzionari dello Stato si permetta d'indire comizi, presentando e votando ordini del giorno, che sono una minaccia, ai superiori e anche al Governo, sol perchè si dubita della permanenza o meno di una persona alla testa del servizio ferroviario.

Questo è un fatto gravissimo che...

FERRI GIACOMO. Lo fanno anche i carabinieri ed i magistrati!

LIBERTINI GESUALDO. E fanno male! Anche in questo momento che noi discutiamo si sono fatte dimostrazioni a Napoli al grido di: viva Bianchi, e abbasso gli sfruttatori! Io incomincio qui a domandarmi chi sono gli sfruttatori? Non ci sono in linea che il Governo o il pubblico.

Ma io credo che si tratti proprio del pubblico ed in questo criterio è venuto, del resto, (me lo permettano i colleghi che si sono lasciati andare a troppo facile difesa) lo stesso direttore generale, perchè finora negli atti di lui non troviamo che biasimo per questo povero pubblico italiano pel quale si è trovata perfino una frase nuova; cioè che esso non sa superare la propria *latina impressionabilità collettiva*. È una forma nuova di collettivismo che raccomandando ai miei amici personali di parte socialista, e che si potrà sfruttare favorevolmente all'occasione.

Ma tutto ciò dimostra che nel personale c'è qualche cosa che non risponde più al principio del dovere, e che non è in alcun modo ammissibile, perchè crea una condizione di cose tali, che, se dovesse continuare, non esito a dire ci condurrebbe addirittura a gran passi allo sfacelo del servizio ferroviario.

Io sono convinto, e con me parecchi di questa nostra Assemblea, che la situazione non è delle più belle. Non è bella per il ministro, il quale, per una anomalia co-

stituzionale della legge, viene qui a farsi responsabile di fatti che egli probabilmente non conosce; (*Interruzioni*) di disposizioni che non ha mai date e che probabilmente verrà a difendere per onor di firma.

Non è bella per il paese che soffre del cattivo andamento del servizio e che non ne vede la via d'uscita. Ed io mi auguro, che da noi sia sempre tenuto lontano il pericolo di un bisogno supremo, che potrebbe risolversi in un terribile disastro, tale da compromettere la sicurezza e l'integrità della patria.

L'onorevole Crespi ieri proponeva diversi rimedi per riparare a questo stato gravissimo di cose.

Per le spese da fare si son già votati dei milioni e se ne voteranno degli altri, ma ci vorrà del tempo certamente per vederne gli effetti; le stazioni, i doppi binari, il rinnovamento del materiale non s'improvvisano. Il Parlamento, però, che è il legittimo rappresentante del paese, non ha mancato, nè mancherà di fare per questa parte tutti quei sacrifici che occorreranno per il miglioramento di questo servizio. Ma basterà?

Una voce No!

LIBERTINI GESUALDO. Io non lo credo; perchè, come rilevasi anche dal testo della mia interpellanza, non credo che l'attuale cattivo andamento delle ferrovie di Stato possa solo imputarsi alle deficienze sovraccennate; vi concorrono ancora le altre da me segnalate, per le quali non bastano nè giovano i milioni spesi e da spendere.

A mio modesto avviso, (salvo al Governo, il quale dovrà presentare la legge definitiva dell'esercizio di Stato, di trovare più opportuni provvedimenti) io non vedrei che un solo rimedio: adottare cioè una forma di amministrazione, che già d'altronde troviamo adottata presso altre nazioni.

In Francia, come in Germania, c'è il Ministero delle comunicazioni, e questo servirebbe anche presso di noi a dare la responsabilità al ministro effettivo, che avrebbe il diritto, ed anche il dovere, di sorvegliare e di provvedere al buon andamento dell'esercizio ferroviario, meglio che non si faccia adesso, rispondendone effettivamente davanti al Parlamento ed al paese.

Questa, per me, sarebbe la più grande garanzia che si possa desiderare; e solamente così si potrà porre fine a questa situazione penosa che compromette positivamente gli interessi del paese; così potremo

doverosamente rispondere all'aspettativa dei cittadini, che reclamano dallo Stato la tutela dei loro averi ed anche delle loro vite, e la sistemazione di un servizio tanto importante, che è la spina dorsale del commercio e della vita economica del paese. (*Benissimo! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'interpellanza degli onorevoli Daneo, Paniè, Albertini al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere quali provvedimenti abbia deliberati, a seguito delle visite locali fatte recentemente dal direttore generale delle ferrovie, per porre riparo alle disastrose condizioni, a cui si trovano ridotti l'industria e il commercio, per l'insufficienza e il disordine del servizio ferroviario ».

L'onorevole Paniè ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

PANIÈ. L'interpellanza, che i colleghi di Torino fanno a me l'onore, alla Camera il torto (privandola di un buon discorso) di lasciare svolgere da me, ha un colorito locale. Ma, pur prendendo le mosse dalle condizioni di Torino, io credo che non si considerino meno gli interessi generali, perchè la condizione di Torino e del Piemonte, per ciò che è del servizio ferroviario, pur troppo non è che l'indice, l'esponente di uno stato di cose generale.

Torino, al pari delle altre grandi città, percorre un periodo intenso di attività industriale. Per dirvi di una sola industria che dà alimento a parecchie altre, quella degli automobili, in meno di due anni le fabbriche, che erano sei, sono salite a 23. Ebbene il nemico più fiero, l'ostacolo più forte che Torino ha trovato e trova nello svolgimento della sua attività è nel servizio, o meglio, per usare la nuova parola, nel disservizio ferroviario.

Composti, e speriamo per lungo tempo, i conflitti fra il capitale e il lavoro, noi siamo ridotti ad assistere quasi di continuo al pericolo di serrate da parte degli industriali, di scioperi forzati da parte dei lavoratori perchè ai laboratori, alle officine mancano o il combustibile o le materie prime, che non arrivano dai luoghi di produzione. Poche settimane fa erano gli stabilimenti metallurgici che minacciavano la chiusura, il che voleva dire decine di migliaia di operai senza lavoro.

Venne il direttore generale, diede qualche provvedimento a sollievo di quell'industria (dico a sollievo di quell'industria perchè la situazione è talmente grave che non si giunge che a spostare il male: per

dare ad uno si toglie ad un altro), deliberò alcune opere e misure provvisorie, per aumentare la potenzialità di carico e scarico delle stazioni, che a dire il vero si sarebbero potute prendere anche prima. Ma per quanto nessuno voglia dubitare nè della serietà nè della bontà delle intenzioni del direttore generale, l'unico effetto sensibile, tangibile direi quasi, che la generalità del commercio e dell'industria ha risentito dalla venuta del direttore generale fu la sospensione dell'accettazione delle merci dirette a Torino, per un periodo, che venne successivamente ancora prorogato, il che, se sia un bene lo avete, onorevoli colleghi, sentito ieri dalla bocca dell'onorevole Crespi.

Questa stessa settimana, lunedì, i cantieri di costruzione dovettero per mancanza di calce fermare il lavoro: restarono così disoccupati due mila muratori i quali si radunarono a comizio, non certo per inneggiare alla bontà degli attuali ordinamenti, e in ispecie di quello ferroviario!

Nè le cose si limitano a ciò: si è arrivati perfino a questo che voi potete rilevare scorrendo i giornali locali: al rincaro dei generi di prima necessità.

Voglio ammettere che la speculazione cerchi di sfruttare le difficoltà della situazione, ma basta il fatto che ciò sia possibile per dimostrare tutta la gravità del male che colpisce l'industria, colpisce il commercio, colpisce il privato, e così, in una parola, tutti i ceti della popolazione.

Quali le cause?

Io non voglio qui addentrarmi in analisi ed indagini che vennero già fatte da altri più autorevolmente e più competentemente; ma ho il dovere di portare qui l'impressione di quella pubblica opinione, che noi interpellanti sentiamo più da vicino.

Certo la causa più grave sta nella deficienza degli impianti e di binari che in Torino si lamenta non meno che nelle altre città. E Torino ha tanto più ragione di dolersi, perchè la sua amministrazione aveva preveduto l'insufficienza che oggi si constata.

Fino dal 1903 essa aveva compilato quattro progetti di ampliamento e riordinamento delle sue stazioni in modo da far fronte al crescente movimento del traffico. I progetti vennero trasmessi all'amministrazione dei lavori pubblici; ma per due anni, non ostante ripetute sollecitazioni non si potè conoscere il pensiero del Governo, e soltanto al principio di quest'anno dalla attuale Direzione generale di Stato, l'argo-

mento fu preso in esame e si formularono progetti concreti, la cui attuazione però è a lunga scadenza. E frattanto il disagio continua.

E il disagio ha altre cause, oltre quelle della insufficienza delle stazioni, della scarsità del materiale, dell'aumento generale del traffico.

È vano il nascondere. Se per fare dell'eufemismo non vogliamo dire che vi sia del disordine, dobbiamo però riconoscere che una confusione, una grande confusione esiste nel modo con cui funziona il servizio. Ai fatti che sono stati indicati da altri oratori, io potrei aggiungerne parecchi altri, che ne danno una sicura dimostrazione. Per esempio: due vagoni di pollame si trovarono allo scalo di Torino senza che si conoscessero nè il mittente nè il destinatario, e la merce si è dovuta vendere all'incanto a prezzi derisori per non obbligare il personale a fare l'allevatore di polli!

Or sono pochi giorni, un periodico autorevole, la *Stampa*, denunciava che vi erano ben 70 vagoni allo scalo senza i relativi documenti, cosicchè era impossibile eseguirne lo scarico.

Certo, negli industriali come nei commercianti, sono unanimi le proteste e le lagnanze contro il servizio, giudicato peggiore che sotto il tanto deplorato servizio delle Società.

Si è parlato in quest'aula, e fuori, di lassatezza del personale.

Per essere giusti, a questo proposito, bisogna dire che si raccoglie quello che si è seminato. L'esercizio di Stato non è fatto per scuotere le energie individuali. Lo Stato, lo sappiamo tutti, è un superiore così lontano, così indulgente, e bene spesso così poco felice estimatore del merito degli individui, che chi ne dipende (parlo ben inteso della regola, la quale ha lodevolissime eccezioni) è tratto a fare non tutto quello che può, ma solo quel tanto che occorre per non essere punito.

La colpa adunque non è tanto degli uomini quanto del sistema.

Ad ogni modo, a questo il rimedio non può essere nè difficile nè tardo. Bisogna infondere nel personale un alto sentimento del dovere, mentre d'altra parte bisogna assicurarne che la giustizia e non altrimenti che la giustizia — spiegata in base delle leggi e dei regolamenti, è l'unica, la costante norma che regola la loro carriera. Ed a tale proposito consenta l'onorevole ministro che io di passaggio rilevi una di-

sposizione la quale dà luogo ad apprensioni e diffidenze. E' quella dell'articolo 18 del regolamento del personale che disciplina la parte più importante della carriera; quella delle promozioni di grado. Quale sconfinata libertà lascia quest' articolo — anche poco chiaro nella sua dizione — alla Amministrazione! Di qui il timore negli agenti, che si ritorni al sistema delle simpatie personali, dei favoritismi: e questo non giova sicuramente a dar impulso al servizio.

Bisogna ancora — sempre relativamente al personale — tenere alto il prestigio della disciplina, e non comprometterlo con atti di debolezza, o di postuma ingiustificata resipiscenza.

Se si punisce, lo si faccia a ragion veduta e con criteri di umanità, ma una volta applicata una pena non vi si ritorni sopra per revocarla sia pure collo specioso pretesto della pacificazione degli animi. Nulla vi è di più deleterio per il buon andamento di un servizio, di più dissolvente per la disciplina di queste contraddizioni: ammantarsi pubblicamente di una grande severità al momento del male e poi, trascorso un po' di tempo, magari segretamente, condonare tutto.

Che incitamento avrà ancora il funzionario a fare bene quando esso si vede equiparato (e gli esempi non mancano anche nell'Amministrazione ferroviaria) a quello che ha mancato? Ma altra causa del cattivo servizio ferroviario è innegabilmente la complicatezza del suo congegno amministrativo, quale emerge al lume dei fatti. Mentre questo ordinamento avrebbe dovuto essere snodato, (ruba la parola all'onorevole De Andreis) svelto e libero nei suoi movimenti, è diventato invece una macchina burocratica pesante quante altre mai. Cito un esempio, che desumo da un giornale scritto da ferrovieri e quindi da persone bene informate, il quale sta a provare come tutte le delizie del più perfetto sistema burocratico si siano insinuate nell'Amministrazione ferroviaria.

Se un macchinista, vuole inoltrare una domanda al direttore generale, credete voi che egli possa farlo direttamente? No, egli deve trasmetterla al suo capo-deposito, il quale, accompagnandola di una lettera, deve inviarla all'ufficio di trazione da cui dipende; questo la dirige all'ufficio IV della Direzione compartimentale che a sua volta la spedisce al segretariato generale il quale la fa pervenire al direttore generale. Quattro uf-

fici messi in moto non per esaurire, ma semplicemente per trasmettere una domanda.

Ora io domando se con questi sistemi si possano avere provvedimenti pronti, immediati, quali sono richiesti dalle impellenti e molte volte improvvise esigenze del commercio e dell'industria, o se invece essi non siano fatti per paralizzare qualunque iniziativa, per ritardare qualunque utile risultato. Ne volete una prova? La traggo anche qui dalla mia Torino.

Una delle maggiori cause dell'ingombro delle stazioni di Torino è la difficoltà di scarico dei vagoni di carbone che vengono da Savona.

Le due officine di gaz consumano ciascuna da 200 a 250 tonnellate di carbone al giorno, che corrispondono al carico di circa 20 carri per caduna. Questi carri di carbone sono sempre venuti a Torino frammistamente ad altre merci. Quanto lavoro, quale perdita di tempo per il loro scarico! Bisogna andarli a cercare nel treno su cui furono allogati, bisogna fare le operazioni di smistamento; e bisogna poi, se i carri vengono successivamente adibiti al trasporto di altre merci, sottoporli al lavaggio. Or bene, si fece all'amministrazione ferroviaria la proposta di istituire per caduna officina un treno speciale al giorno.

I venti carri al giorno che ciascuna di esse può ritirare, rappresentano all'incirca un treno ordinario. Si tratta di un trasporto fisso abituale, che non può mancare mai, perchè le cifre esposte vi rappresentano, come dissi, il consumo quotidiano di ognuna delle due officine, che hanno luoghi di deposito più che sufficienti, binari di raccordo, ecc. E per altra parte col treno speciale si risparmierebbero talune lunghe operazioni, che vi ho sopra ricordate, e si apporterebbe subito un notevole sfollamento alle stazioni.

Ebbene, onorevoli colleghi, la proposta sarà certamente oggetto di studio, perchè io metto fuori questione la buona volontà dei funzionari, ma per la trafila che essa deve percorrere, chi lo dice quanto tempo passerà prima che si abbia una decisione? Perchè parliamo sempre di decentramento, e in pratica non lo applichiamo mai?

Onorevoli colleghi, io non voglio indugiarmi oltre sopra un tema che nell'ampia discussione fatta è già stato sviscerato così profondamente. Vengo quindi alla conclusione di quel poco che ho detto e di quel molto che si potrebbe dire. Il male è complesso, come sono complesse e gravi le cause

che lo hanno determinato. Non bisogna credere che ad estirparlo bastino i milioni. Tutto fa d'uopo curare: materiale, personale, ordinamento. Le recriminazioni, l'andare alla ricerca di responsabilità passate che sono di tutti e di nessuno, oramai a nulla giova. Meglio, assai meglio il raccogliere l'invito fatto, se non erro, dall'onorevole Crespi, l'invito alla concordia, alla cooperazione di tutti. E dicendo tutti, io comprendo anche il pubblico che, per quanto abbia tante ragioni di lagnarsi, deve, nell'interesse suo, quietare quell'orgasmo da cui ora è agitato, che ha l'inevitabile conseguenza di turbare nel personale ferroviario la serenità, sia in chi amministra, sia in chi lavora. Soltanto con uno sforzo concorde si possono superare le difficoltà presenti, e soltanto così affretteremo al paese quell'avvenire prospero, che, senza distinzione di partito, è nell'aspirazione di tutti. (*Bene! — Approvazioni.*)

PRESIDENTE. Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Turati al ministro dei lavori pubblici « per sapere quali provvedimenti immediati abbia preso indipendentemente dagli annunciati rimedi a lunga scadenza, per ovviare alle gravissime iatture, che minacciano in questi giorni le industrie e i servizi pubblici di alcuni importantissimi centri e il pane di innumerevoli lavoratori, in conseguenza delle crescenti difficoltà del servizio ferroviario ».

L'onorevole Turati ha facoltà di svolgerla.

TURATI. A quest'ora della discussione, tutti attendono impazientemente le dichiarazioni del ministro.

Gli oratori che hanno ancora la temerità della tribuna si espongono all'accusa di fare dell'accademia. Ed io sarei tentato di rinunziarvi, se, oltre essere « comandato » qui dai miei colleghi di gruppo a esporre anche il loro pensiero, non mi imponessero un dovere preciso il mandato ricevuto nei recenti comizi che presenziai, la parte personalmente da me presa, non solo in questa Camera, nella lunga campagna condotta a favore dell'esercizio di Stato e il fatto di rappresentare uno dei collegi più industriali e forse il collegio più eminentemente ferroviario d'Italia.

Rinuncierei, se non fosse tutto ciò, malgrado la teoria singolare proclamata l'altro ieri dall'onorevole presidente del Consiglio, che le interpellanze, se non vengano svolte oralmente, sono come non fatte, anche se nel loro testo sono per se stesse chiarissime

e lo svolgerle appaia un perditempo, anche se, come in questo caso, assai più che non da noi deputati, esse sono poste al Governo dal paese medesimo, il quale le svolge con le sue strida, più che noi con le nostre parole.

Io presentai la mia interrogazione, tramutata poi in interpellanza, nel momento in cui la crisi si faceva sentire più acuta e più spaventosa.

Non era soltanto la protesta, ormai cronica, del commercio e del pubblico, non erano soltanto le sante indignazioni di quei deputati e di quei giornali d'opposizione che vorrebbero ad ogni costo, come notava il collega De Andreis, trovare nel presente Ministero, e più specialmente nell'onorevole Gianturco, che non mi pare proprio meritare *ni cet excès d'honneur ni cette indignité*, il capro espiatorio di uno stato di cose che è la conclusione logica di tutti gli errori, commessi, *iliacos intra muros et extra*, per ben vent'anni, dalla nostra politica non solo ferroviaria, ma tutta la nostra politica generale e finanziaria. Ond'è che nè io, nè gli amici che mi delegarono a parlare, pur militando nell'opposizione e desiderando una opposizione meno « egiziana » e più vivamente battagliera in tutte le grandi questioni nelle quali il Gabinetto è veramente responsabile delle sue azioni e delle sue omissioni, non siamo disposti, in questa speciale materia, a fare il gioco dei cacciatori dei portafogli, rovesciandoci contro le persone dei ministri attuali, ciò che sarebbe poco serio e rimpicciolirebbe stranamente il vastissimo problema.

Non è questo il sentimento del paese e non è questo che ci chiede il partito socialista italiano.

Io presentai, dicevo, questa interpellanza, quando Annibale batteva alle porte, quando la crisi minacciava le nostre industrie maggiori, e il funzionamento dei maggiori servizi pubblici nella mia stessa città.

A Torino, ve lo rammentava pur ora l'onorevole Paniè, 13 grandi stabilimenti metallurgici che trattano la ghisa annunciavano la imminente sospensione del lavoro.

A Genova erano i negozianti che si mettevano a capo di un movimento, che, se poteva parer logico come violenta protesta, era estremamente illogico come rimedio effettivo, poichè la « serrata » nei lavori del porto non poteva che aggiungere ingombro ad ingombro, disordine a disordine, e rincrudire la situazione.

Ed era un fatto politicamente interessantissimo questa rivolta degli industriali; della quale, del resto, abbiamo avuto la eco fedele qui in Parlamento, nel discorso pronunziato ieri dall'onorevole Crespi, così eloquente nel denunciare le vessazioni e il sistema « feroce » di tassazione che percuote le industrie ed i traffici (non mai furono così eloquenti i rappresentanti del proletariato, lo dico con rammarico, nel denunciare le tassazioni ben altrimenti feroci che gravano tutti i consumi delle nostre classi lavoratrici); così risoluto nell'imporre al Governo l'*aut aut* del capitalismo, l'*ultimatum* dei capitani dell'industria nazionale: « o al nostro servizio, immediatamente, o... »; e non disse l'altro termine, ma s'indovinava abbastanza. Non aveva egli, verso la fine del suo discorso, fatto ricorso ad immagini stranamente militari per un oratore industriale e parlato a dirittura della necessità di attaccare alla baionetta? (*ilarità*).

Ora il lato più interessante del fenomeno fu questo, che, in cotesta insurrezione degli industriali, toccò proprio agli operai la parte dei moderati e dei moderatori. Tutti sanno che a Genova furono proprio gli operai che, pur avendo un interesse comune coi negozianti a veder tolto di mezzo il « disservizio », o, come anche si dice, lo « scondizionamento » (stiamo creando in verità degli elegantissimi neologismi) (*ilarità*), e pur associandosi alla proposta di serrata, per non essere rimorchiati e conservare la possibilità di frenarla e di farla cessare a tempo; furono essi che ottennero, con ogni sforzo, di ridurla nel breve confine di 24 ore.

Quelle classi dirigenti, assestate e ragionevoli, che eransi mostrate le più intransigenti amiche dell'ordine, quando gli operai, come protesta contro i frequenti eccidii popolari, per la difesa, in fondo, della loro pelle, avevano proclamato lo sciopero generale; ora non si peritavano di spingere allo stesso effetto, con conseguenze anche più gravi, dato il momento critico, non perchè la loro pelle fosse in gioco, ma perchè subivano qualche iattura il loro profitto, i loro affari, la santità del tanto per cento. E come si sbandierava l'interesse, del proletariato in questa occasione! Povero interesse proletario, destinato anche per ironia, a servire di *alibi* alle rivolte degli industriali!

E parimenti quei giornali, che non trovavano nel vocabolario termini abbastanza energici, al tempo dello sciopero generale

operaio, per stigmatizzare le « folle anarchiche », le « folle briache », che lanciavano la patria nel disordine e la riconducevano alla barbarie; quei giornali che non risparmiavano neppure l'onorevole Giolitti, perchè in quel momento non aveva voluto insanguinare le vie per reprimere lo sciopero (ricordiamo che le elezioni politiche furono indette per questo e con questo motivo — e ne scontiamo tuttora gli effetti nella composizione della Camera e nella politica generale del Governo); viceversa oggi trovano che lo stesso movimento, fatto nell'interesse degli industriali, era una cosa ben giusta, una cosa che Domine Iddio in cielo ed il Governo in terra avevano il dovere di benedire. Il che dovrebbe, filosoficamente, farci riflettere alquanto sopra la relatività dei giudizi umani e rendervi, o signori, un po' più tolleranti per gli scatti delle masse lavoratrici, le quali del resto imparano molto dai loro medesimi errori; io auguro che le classi dirigenti imparino egualmente, e ciò avverrà, se i loro diretti rappresentanti avranno quel coraggio che molti di noi abbiamo avuto nel rinfacciare gli errori anche a costo di affrontare qualche, del resto innocente, fischiate. Perchè ci sono, o signori, due demagogismi; c'è quello del proletariato e ce n'è un altro, assai peggiore, a servizio del capitalismo. (*Bene! — Approvazioni*).

Dico dunque, ripigliando, che le condizioni della mia città (permettetemi questa breve parentesi di interesse locale) erano, or sono soltanto pochi giorni, delle più allarmanti.

Il fornitore del carbone per i servizi municipali, la ditta Monneret e C., già da un pezzo non era più in grado di somministrare tutto il carbone pel quale si era impegnata, cosicchè il Comune si era visto costretto a fare onerosissimi contratti con altri fornitori, e a ricorrere più volte, anche telegraficamente (il ministro Gianturco lo ricorderà), al Ministero dei lavori pubblici, alla Direzione generale delle ferrovie e alla Presidenza del porto di Genova per ottenere assegni speciali di vagoni di carbone. *L'Union des Gas* aveva ridotto le scorte (stabilite dal contratto col Comune in misura sufficiente per due mesi) alla misura bastante per pochissimi giorni, cosicchè una città di oltre mezzo milione di abitanti era posta in imminente pericolo di rimanere al buio, di veder spegnersi i focolari delle case e arrestarsi gli opifici: di rimanere nelle stesse condizioni che succedono ad un

terremoto, che abbia tutto demolito e devastate le fonti della vita civile.

Per non sospendere i servizi pubblici si era dovuto ricorrere dal Comune ai depositi di carbone delle ferrovie; si era ricorso, per il trasporto, al Ministero della guerra, perchè concedesse i carri e i soldati di artiglieria; si viveva insomma come in istato di guerra, quando ogni mossa del nemico può interrompere le comunicazioni e sospendere l'arrivo delle vettovalie.

Io non so la visita del comm. Bianchi quale beneficio abbia prodotto; mi pare che in questo momento le grida siano meno alte; ma è certo che viviamo sempre nel precario, come sospesi sopra un abisso.

Noi ignoriamo se domani i termo-sifoni, che riscaldano ben quaranta tra scuole ed uffici, potranno funzionare.

Badino i colleghi, che vivono a Roma, badi l'onorevole Gianturco, la cui vita è letificata dal dolce clima di Roma e di Napoli, che non potersi riscaldare a Milano, o a Torino, vuol dire non vivere, non lavorare, negli ospedali vuol dire anche morire. La deficienza del carbone può significare persino, la città assetata, che è assai peggio, tutti lo sanno, di una città affamata, perchè il sollevamento dell'acqua potabile è fatto anch'esso col carbone. I servizi elettrici degli ospedali sono a base di motori a carbone... Voglia dunque il ministro dei lavori pubblici preoccuparsi di questo stato di cose. Noi abbiamo assolutamente bisogno, per tutti i servizi pubblici più importanti (voglia prendere nota), di 50 tonnellate di carbone *Cardiff* al giorno, compresi i giorni festivi, e di scorte proporzionate, che ora sono ridotte quasi a zero.

Fra le altre conseguenze del « disservizio » vi è quella — che mi pare sin qui nessuno abbia rilevata — dell'aumento continuo, vertiginoso, del prezzo del carbone. I fornitori, cui si fu costretti a ricorrere non potendo il principale fornitore far fronte ai propri impegni, sono spinti a profittare patriotticamente del disagio generale per i propri interessi. Sono le meravigliose conseguenze della proprietà privata, o signori, sono le armonie economiche dei vostri Bastiat, e io mi aspetto che i nostri liberisti, il mio amico Albasini per esempio, vengano a farne l'apologia! Nasce, nella carestia, la speculazione sul disastro; la forza maggiore, che è una realtà, poniamo, per cinquanta, la si invoca per cento, per cinquecento, per mille. La frode germina sul bisogno, come

l'usura sulla miseria, e ne centuplica le asprezze.

A questa condizione di cose un riparo sicuro non si è ancor dato. Si vive di spediti. Gli assegni di vagoni sono ancora affatto insufficienti; anche di questo il ministro prenda nota.

È un dato positivo, che io porto qui, come consigliere comunale di Milano, per incarico del sindaco, senatore Ponti, che non è uno scalmanato, che ami esagerare.

Ci occorrono assicurati, da Genova, almeno per l'inverno, cinque vagoni al giorno per il comune di Milano, al raccordo con la centrale elettrica. Proprio ora, mentre ferve questa discussione, ricevo dal sindaco questo telegramma: « Appaltatore fornitura carbone Comune Milano ripete reclami perchè a Genova non gli si assegnano vagoni. Come scrissile, è assolutamente necessario, per non rendere precarie condizioni servizi pubblici, che venga mantenuto continuamente a Genova assegno giornaliero cinque vagoni, speditore Serasio, per spedizione carboni raccordo centrale elettrica comunale di Milano. La prego vivamente far pratiche perchè da Roma partano disposizioni in questo senso che valgano far cessare grave pericolo continuità servizi pubblici milanesi. Ringraziamenti, ossequi. Sindaco Ponti ».

Voci. E per i privati?

TURATI. Vuol dire che i privati mangeranno freddo! (*Si ride*).

Questo dei servizi pubblici è l'indice più sicuro dei pericoli, che minacciano anche le aziende private.

Ed ora brevissime osservazioni sulla questione generale.

Delle cause si è parlato già tanto che io non avrò davvero la malinconia di fare ora una dissertazione irta di dati tecnici, che riuscirebbe facile, con un po' di sgobbo, mettere assieme dalle pubblicazioni di questi giorni.

Ma, in fondo, come or ora notava l'onorevole De Andreis, sulle cause remote ma fondamentali dell'attuale condizione di cose siamo su per giù tutti d'accordo. Tutti sappiamo di scontare oggi la colossale impreparazione della quale Governo e Parlamento furono complici per oltre venti anni e che, col beneplacito dell'Ispettorato, ci lasciò senza linee, senza impianti fissi, senza doppi binari e senza binari di manovra sufficienti, e con un materiale rotabile scarso e disadatto, in gran parte venerabile per decrepitezza, mantenuto nel servizio attivo, ben-

chè da gran tempo abbia superato i limiti di età che danno diritto per lo meno alla posizione ausiliaria; uno stato di cose che rispecchia magnificamente la condizione di un fondo che il fittabile (e qui erano le Compagnie), sapendosi verso la fine della locazione, ha fatto tutto il possibile per mandare alla malora; circostanze aggravate senza dubbio, e inevitabilmente, dalla rapidità del trapasso all'esercizio di Stato.

Alcuni hanno lamentato i ribassi di tariffe; ma questi erano anch'essi inevitabili. Ed io che tanto ho insistito perchè si diminuissero le tariffe passeggeri in occasione dell'Esposizione di Milano, non vorrò ora certo querelarmene, convinto come sono che il beneficio, ad ogni modo, fu assai maggiore del danno, e che anzi il monito che ci venne da un sopralavoro accidentale, che sarà il lavoro normale da qui a un paio d'anni, sarà stato anch'esso provvidenziale.

Si tratta dunque di un riordinamento generale necessario e improrogabile, del quale meglio discuteremo quando ci verrà davanti il famoso progetto dei 610 milioni, sul quale ora sarebbe temerario arrischiare giudizi a vèvera e campati in aria; allora vedremo se la politica del Governo sia davvero « lungimirante », se la graduazione delle spese sia fatta accortamente e con sufficiente e non eccessiva rapidità di esecuzione, se sia tenuto il debito conto, oltrechè del progresso del traffico, del progresso meccanico dei mezzi di trasporto, della trazione elettrica e degli automobili, che potranno in molte plaghe d'Italia integrare utilmente la circolazione ferroviaria propriamente detta.

Soprattutto esamineremo allora se il Governo si sia preoccupato del modo migliore di aiutare, insieme con la soluzione del problema ferroviario, quella del problema militare; altro lato essenziale della questione, che nessuno ha toccato e che pure converrà approfondire.

Mentre infatti il Governo ci domanda nuovi milioni di spese militari, a parte ogni altra considerazione più generale che ci spingerà a rifiutarli, abbiamo anche il diritto di domandarci se, dato l'attuale assetto ferroviario, questi milioni non sarebbero buttati nel pozzo, pel solo fatto che, coll'assurdo nostro sistema di reclutamento nazionale e per le conseguenti difficoltà di mobilitazione, sarebbe impossibile, al momento voluto, di portare il necessario contingente alla frontiera o ai punti minacciati

della costa. Il problema ferroviario si compenetra così con quello militare e deve aiutare a risolverlo, rendendogli cristianamente bene per male: non bisogna infatti dimenticare che una delle ragioni principali per cui siamo in questo stato di sfacelo risiede appunto nell'aver gettato per tanti anni nelle fauci del militarismo, per il bel risultato di non avere nè artiglierie, nè fortezze, nè flotta, quei quattrini che avrebbero dovuto devolversi ai servizi civili e, fra questi, alle ferrovie.

Tutto ciò per le grandi cause. Quanto alle cause immediate e minori, alla migliore utilizzazione cioè dei mezzi di cui possiamo disporre, credo proprio che le dichiarazioni che attendiamo dal ministro dei lavori pubblici siano la pregiudiziale indispensabile ad ogni utile discussione.

Ma poichè da vari oratori si misero innanzi due pretese ragioni dell'attuale dissesto, le quali mi interessano un po' anche personalmente, e ne dirò or ora il motivo, lasciate che mi indugi brevemente su di esse; alludo alle supposte colpe dell'esercizio di Stato e a quelle che si imputano al personale ferroviario.

Esercizio di Stato. — Dissi che io sono un po' personalmente interessato in materia, perchè ebbi l'onore di essere tra i primi, col Nofri, col Pantano, con l'Alessio e tre o quattro altri, a sostenere qui e ad agitare nel paese la necessità dell'esercizio di Stato, che allora era ostica alla enorme maggioranza della Camera, finchè un bel giorno, con un rapido mutamento di scena, apparve, nella relazione dell'onorevole Giolitti, come parte della piattaforma delle ultime elezioni: e allora, manco a dirlo, fu accolta col medesimo entusiasmo col quale prima la si avversava. Noto qui che fu il personale delle ferrovie, che mentre l'Italia ufficiale... ed anche quell'altra, dormivano della grossa sopra questo argomento, fu esso che portò la questione nella stampa e nei comizi, e finì per imporla anche al Parlamento. Ond'è che le due questioni, del personale e dell'esercizio di Stato, si compenetrano vicendevolmente.

Oggi dunque un cumulo di interessi, politici e non, e di prevenzioni dottrinarie, (delle quali, sebbene abilissimamente dissimulate, abbiamo visto trapelare la traccia anche nel discorso, così meritamente ascoltato, dell'onorevole Crespi), congiura a ripercuotere il malcontento generale sul principio dell'esercizio di Stato. Ancora non si osa affrontare il problema con franchezza;

ma io davvero non so come si troverebbe il principio dell'esercizio di Stato dopo tre o quattro discussioni simili a questa che facciamo! Or io credo che il mio carissimo amico onorevole Alessio, incaricato di parlare per conto del gruppo radicale, e che fu davvero uno dei combattenti della prima ora, e dei più poderosi, smantellerà questi castelli di carta e smonterà queste macchine che si dirigono contro l'esercizio di Stato; ed io non ho certamente nè l'autorità necessaria ad avvalorare i suoi argomenti, nè la temerità di volerli prevenire o sostituire.

Mi sia lecito soltanto, per coerenza verso me medesimo, affermare nettamente questa convinzione: qualunque sia oggi la condizione dell'esercizio, non si può in buona fede metterne le manchevolezze in rapporto di effetto a causa col principio dell'esercizio di Stato.

È evidente che tutte le cause fondamentali del disservizio (mancanza di linee, di binarii, di impianti, e via via), non hanno con esso un rapporto neppure metafisico. Si deve anzi, e con ragione ben maggiore, sostenere la tesi opposta: che cioè l'attuale disservizio nasce precisamente dal fatto che lo Stato non ha esercitate le ferrovie nel ventennio dal 1885 al 1905; che, se esso fosse stato il vero ed unico padrone delle ferrovie in tutto quel tempo, se non vi fosse stato quel dualismo d'interessi e quel conseguente annullamento di responsabilità che derivava dall'esservi due padroni, molte volte in conflitto e spesso anche (che era ancor peggio) in collusione, se non ci fosse stato modo di divergere sulle Compagnie anche quelle che erano le responsabilità del Governo che l'esistenza delle Compagnie copriva in qualche modo, se l'attività nostra non fosse stata assorbita così a lungo da quello sciagurato conflitto fra Compagnie e personale che fu tema, fra l'altro, dell'inchiesta Gagliardo, se insomma non c'era l'esercizio privato, non ci troveremmo ora in questi impicci: lo Stato, in vent'anni, avrebbe fatto le sue esperienze e avrebbe dovuto provvedere.

Perchè è anche possibile che, nel recente trapasso, degli errori siano stati commessi; che con troppa fretta si sia alterato lo stato di cose precedente, che male si siano sostituiti certi funzionari, ecc., ecc.; io non voglio fare della micrologia; certo è che tutto ciò può riferirsi alle modalità dell'applicazione dell'esercizio di Stato, ma non ha per fermo la più lontana relazione col principio fon-

damentale dell'esercizio di Stato. (*Benissimo!*)

E a coloro che domandano oggi la testa del commendator Bianchi (insieme o in sostituzione a quella dell'onorevole Gianturco); del commendatore Bianchi che, oltre una capacità indiscussa, porta nel suo ufficio il vantaggio inestimabile di godere la fiducia della grande massa del personale, poichè ho udito fargli un appunto anche e precisamente di questo...

TREVES. Fargliene un torto!

TURATI. Sicuro, fargliene un torto, come dice l'amico Treves, e parlare di lui come di un demagogo che vada per le fiere ed i mercati, a provocare gli applausi della *popolare* che è alla sua dipendenza...

Ma io vorrei un po' vedere (a parte che il fatto non è vero) come ci troveremmo se il commendator Bianchi avesse adoperato quel tale pugno di ferro, coperto, sia pure, dal guanto di velluto, che invocava l'onorevole Crespi; se a tutte le altre difficoltà avesse aggiunto anche quella di avere sotto di sè un personale ostile ed inconciliabile, che, invece di fargli scudo della propria solidarietà, avesse congiurato, con tutti gli altri coefficienti, per mandare alla malora il servizio!

Agli avversari dunque dell'attuale amministrazione, vorrei domandare chi sostituirebbero, quale altra testa porrebbero al posto di quella; e se, anche dato si trovasse (perchè non ce n'è molte sul mercato, come già fu osservato), la nuova testa non dovrebbe fare un lungo tirocinio di esperienza, che, sia pure a prezzo di qualche errore, l'attuale direttore ha già fatto in questi diciotto mesi!

Errori ce ne furono, sia pure; ma uno degli argomenti principali, con cui fu sostenuto l'esercizio di Stato, fu appunto questo: gli errori li potremo correggere; non avremo le mani legate da contratti, nè da tribunali; starà in noi di emendare e perfezionare ogni cosa.

Tutte le presenti difficoltà non nascono dal fatto che lo Stato eserciti le ferrovie, ma dal fatto contrario: che non ha esercitato prima e non se ne è occupato abbastanza; che l'esercizio di Stato è infante; che tutto ciò che lo Stato doveva fare (anche gli individualisti più arrabbiati non osano pretendere che lo Stato possa trattare le ferrovie come le carrozze private, disinteressandosene) non seppe farlo colla capacità necessaria. Lo Stato deve fare ancora quasi tutta la sua educazione industriale. In

questo trapasso generale dalle condizioni vecchie alle nuove, dallo Stato politico o poliziesco, dallo Stato percettore, giudice, birro, soldato, allo Stato industriale che assorbe i grandi servizi pubblici, è naturale che esso debba compiere un faticoso adattamento, rinnovare i propri organi, spastoiarsi dalle inutili complicazioni, dalle ruote ingombranti, dalle tradizioni della burocrazia come venne congegnata per altre funzioni ormai superate o passate in seconda linea, che ritarda, paralizza ogni movimento, assale gli stipendi, e non risponde del fatto suo. Tutto questo è assolutamente vero, e non solo nel campo ferroviario, ma nelle poste e telegrafi, nelle bonifiche, nei lavori pubblici, in tutto ciò che ha carattere industriale, dove si notano sempre i medesimi difetti e gli identici guai.

Come è vera l'incompetenza degli stessi Parlamenti, per le stesse ragioni. Anche l'adattamento del sistema parlamentare al regime industriale che si va sostituendo al vecchio regime non è ancora compiuto. Ma lo Stato diventa necessariamente industriale, ogni giorno più, e non può non diventare...

LUCCHINI LUIGI. È sbagliato il sistema!

TURATI. Ne trovi un altro, onorevole Lucchini. Rotoli il mondo all'indietro. Io vedo che, ogni giorno, noi estendiamo i nostri poteri nell'attività economica. Ne è indice il gonfiarsi prodigioso dei bilanci. Tutto, a poco a poco, diventa affare di Stato.

È inutile discutere se sia bene o male, poichè è fatale. (*Interruzioni*).

Noi stessi riconosciamo del resto questa nostra transitoria incompetenza (parlo della massa di noi, non dei pochi specialisti); tant'è, che timidi delle responsabilità che ci piovono addosso, andiamo farneticando di una certa autonomia ferroviaria, che noi stessi non sappiamo ben definire. Invano, per farmene un concetto, ho ascoltato attentamente l'onorevole De Andreis, l'onorevole Libertini e gli altri che ne hanno parlato. Poichè, se colla parola « autonomia » si vuol significare un'altra cosa, separazione finanziaria o di bilancio, industrializzazione dell'azienda, esclusione di illegittime ingerenze parlamentari ecc., tutto ciò va benissimo; ma, se si vuol dire l'autonomia vera e propria, cioè la mancanza di responsabilità, allora non si capisce più; perchè ogni azienda industriale ha bisogno della responsabilità di qualcuno. (*Interru-*

zioni). Nelle società anonime ci sono gli azionisti ed il Consiglio d'amministrazione; qui gli azionisti sono i cittadini, e il Consiglio di amministrazione siamo noi, ed avremo un bel dire: non ce ne vogliamo occupare; la questione ci tornerà dinnanzi infinite volte, dovremo occuparcene per forza, dovremo diventar tecnici nostro malgrado, o sparire come inutili ingombri.

Fu già tempo che gli uomini politici più in vista avevano quasi a sdegno di occuparsi di questi « aridi problemi » e preferivano baloccarsi colle grandi questioni astratte di libertà, di protezionismo, di liberismo; insomma coi grandi principii che stanno nelle nuvole. Ma quei tempi sono passati e non tornano. L'amministrazione delle persone, per dirla col gergo socialista, tende sempre più a tramutarsi nell'amministrazione delle cose, e ci è giocoforza oramai dinoccolarci il cervello a capire quello che non capivamo. Piuttosto, il potere esecutivo ha il dovere di agevolarci quest'opera più di quello che non faccia. E dirò subito come.

Siamo franchi: pochi di noi hanno tendenze suicide così pronunciate, sono così « ebbri di dissolvimento », da sottoporsi, per esempio, al tonnellaggio di tutti i volumi ferroviarii delle varie Commissioni Saporito. (*Si ride*). Ma molti di noi sono capaci di leggere una relazione limpida e succosa, come quella dell'onorevole Bianchi, distribuita in questi giorni. Relazioni simili hanno questo effetto, di rendere accessibili e trasparenti i bilanci alla più parte di noi, che non siamo specialisti.

I bilanci, confessiamolo, per moltissimi di noi sono degli enigmi; lunghe serie di titoli e di cifre che non ci dicono nulla assolutamente, dietro le quali non vediamo muoversi e vivere nulla. Conviene che diventino ai nostri occhi una cosa viva, perchè noi li possiamo studiare e giudicare. Or questo esige un diverso atteggiamento interiore di tutte le Amministrazioni; esige che i direttori dei servizi escano, a così dire, dal chiuso degli Uffici, ci comunichino i loro studi e le loro proposte, ci illuminino sulle rispettive aziende, diventino più direttamente i nostri collaboratori; che il servizio si compia con la collaborazione reciprocamente illuminata del Governo, del Parlamento e dei capi dei servizi, non più istrumenti passivi e semplici esecutori, ma responsabili di fronte a noi, insieme al ministro che assomma tutte le responsabilità in un grado più elevato.

Ed eccomi così venuto, per altra via, alla terza parte del mio discorso, alla questione del *personale*: la quale come dissi, mi interessa anch'essa un po' da vicino per esserè stato a più riprese, sebbene non sempre con fortuna, un consigliere del personale ferroviario, o il suo interprete presso il Governo e presso di voi.

Or si tenta, e lo si udì nei discorsi di parecchi colleghi, di scaricare una parte del malcontento, che romba nel paese, sulle spalle del personale ferroviario, il quale, diventato personale di Stato, avrebbe perduto di quella attività e solerzia, che sola può infondere in essi, secondo i vecchi imparaticci liberisti, il pungolo dell'interesse privato delle Compagnie.

Io attribuisco, qui come in altri campi, un'enorme importanza alla questione del personale e credo che non è valutata abbastanza, anzi, che è valutata con criteri erronei. Si parla a perdifiato di impianti, di linee, di stazioni, ecc., e del personale non si parla, se non per notare che non ha la divisa ben tenuta, che fuma nei treni ed altre quisquiglie somiglianti. Eppure il personale in ogni azienda, ma più specialmente in quella ferroviaria, è l'anima motrice, senza la quale, o se essa mal risponda, potremo bene spendere non soltanto i 610 milioni proposti dall'onorevole ministro del tesoro, ma il miliardo e mezzo che i tecnici prevedono necessario, senza trarne alcun profitto proporzionato. Alludo specialmente alla grande massa; sebbene (debbo dirlo per onestà), anche riguardo ai funzionari direttivi, io mi rifiuto a credere a quella leggenda di una « mano nera » che per mezzo loro le antiche Compagnie e i banchieri avrebbero insinuato negli ingranaggi del servizio per farlo capitombolare. Leggenda che mi pare ridicola, sia perchè non credo a tanta perfidia de' funzionari, sia soprattutto perchè i banchieri sono gente accorta e non è possibile che sprechino forze o quattrini per ottenere una riforma di cose per troppe ragioni manifestamente impossibile.

Ora, per la grande massa del personale viaggiante, di stazione e di manutenzione, io debbo dire quel che è risultato anche nei recenti comizi: v'è una ragione di fatto che esclude a *priori* la possibile responsabilità del personale di cui parlo; e l'ha accennata ieri l'onorevole Romussi, a cui però la clessidra parlamentare fu così infesta, che mette conto di ripetere il suo argomento.

E la ragione è questa: che, per dolorosa che sia la presente condizione di cose, il personale delle linee, delle stazioni e il personale viaggiante ne è la prima vittima, la più ferocemente colpita; dovrebbe voler essere suicida se vi desse mano; non solo perchè contro di esso si addensano le ire del pubblico e del commercio, che fa un po' come il cane che addenta il bastone onde è colpito, ma più ancora perchè gli enormi ritardi che avvengono, specialmente nei treni merci, si traducono per il personale in un enorme sperpero di forze, in intere giornate, in intere notti prodigate al di là del servizio normale, in un sopralavoro, che esaurisce le forze e che non è affatto pagato. E taccio del pericolo di disastri, in cui esso arrischia non solo la pelle, ma anche la prigione.

Non basta: abbiamo questo fenomeno curioso ed edificante, forse nuovo nella storia delle grandi industrie, almeno in Italia, e che urta in pieno petto tutte le teoriche aprioristiche degli antistatali: la meravigliosa solidarietà affermata, con le parole e coi fatti, dalla massa del personale colla Direzione generale.

Il personale, che sa di avere contribuito gagliardamente esso stesso a creare l'esercizio di Stato, che spera di esserne meglio tutelato che non fosse dalle Compagnie; che è felice, in fondo, di dare le proprie forze ad un esercizio nazionale, immune da ogni forma di parassitismo, e sul quale i ferrovieri possono influire, non soltanto come strumenti tecnici, ma come cittadini, come elettori, come membri dello Stato (non è da credere che questi motivi apparentemente sentimentali non siano sentiti dalle masse); il personale è oggi il più fervido difensore dell'esercizio di Stato; fu già citato l'esempio di quel Sindacato ferroviario che promosse un'inchiesta tra i ferrovieri per sapere dove si nascondono, e ad opera di chi, i carri vuoti ed inerti, che invano sono richiesti dalle esigenze del servizio.

Abbiamo dunque il primo esempio di una vera cooperazione cosciente della massa lavoratrice con l'impresa a cui serve, che è cosa molto significativa ed arra di grandi risultati in questo come in ogni altro campo in cui potrà effettuarsi. Vi è certo una rilaschiatazza sulle ferrovie, ma non è l'indisciplina volontaria, è bensì quel rallentamento di attività che nasce, per forza delle cose, dal disservizio medesimo, il quale si riproduce e si moltiplica, perchè ogni ri-

tardo genera maggiori ritardi, ogni difficoltà moltiplica le difficoltà, e ne nasce la impotenza e il senso dell'impotenza che si traduce in inerzia.

Quando un capostazione è investito dal commercio perchè non può dare quello che il commercio richiede, perchè gli mancano i carri, perchè la direzione non risponde, perchè tutto va alla rovescia, è naturale che gli caschino le braccia e non è questo l'atteggiamento più propizio per lavorare energicamente. Come pretendere che si mantenga alerte e volenteroso un personale viaggiante, snervato dai continui ritardi, esaurito di forze, cui è impedito il riposo in famiglia e conteso il sonno necessario? La divisa? Oh! state certi che la infilerebbero subito se l'Amministrazione glie la desse, anche per non sciupare gli abiti propri. Forse quel ferroviere, di cui parlava ieri l'onorevole Crespi, era talmente stanco, che ha dovuto accendere il sigaro per vincere la sonnolenza, per tenersi su, come facciamo noi tutti.

La pulizia dei vagoni? Ma questa non dipende neppure dal personale ferroviario. Nelle grandi stazioni almeno, è appaltata ad imprese speciali e il personale vi è estraneo.

Questa non è dunque la questione del personale; è la questione di tutto l'ordinamento, che oggi esaurisce il buon volere e le forze materiali di chi deve lavorare in quelle condizioni. Pure, malgrado queste difficoltà, io so che il personale ferroviario ha compiuto dei veri eroismi in una quantità di occasioni e di luoghi. Moltissimi di voi possono esserne testimoni; questo personale ha lavorato con orari impossibili fino all'esaurimento, rinunciando alla casa, al riposo, per vincere gli ostacoli, per assicurare il servizio: ed io spero che dal banco dei ministri sorgerà una voce che dissipi queste ombre sinistre, con le quali si tende a respingere lo slancio di solidarietà dei lavoratori verso lo Stato, che ristabilisca la verità delle cose e che dia almeno un compenso morale agli intrepidi lavoratori delle nostre ferrovie, che, scambio di imprecare alla gualchiera che li maciulla, rimangono i nostri necessari e i nostri migliori alleati nella battaglia che combattiamo per la rendizione ferroviaria del paese.

Piuttosto, e conchiuderò con questa osservazione, io mi domando se l'attuale Ministero si renda sufficientemente conto dell'importanza di questo elemento e di questa cooperazione. Dai dati che abbiamo finora,

confesso di avere l'impressione opposta. Non ci illudiam: questo spiegamento estremo di forze, questo continuo sacrificio non può durare in eterno; non si resiste per cinque, per dieci anni a una continua tensione dei nervi e della volontà: e una azienda come questa, se il personale non si senta degnamente remunerato ed apprezzato, non potrà alla lunga che fare fallimento. Ciò, che soprattutto noi dovremmo cercare, è la organizzazione morale e giuridica di codesta collaborazione del personale all'esercizio. Questo deve dirsi per le ferrovie, come per le poste, come per tutti gli altri servizi: non basta stimolare l'emulazione dei singoli con premi, cottimi, cointeresenze; stimolo che si esaurisce presto e che non agisce se non sopra determinati individui; ma occorre che tutta la massa del personale venga opportunamente animata a sentirsi, non passivo strumento, ma cooperatrice, cosciente del servizio al quale dà la sua anima, la sua vita.

Voi vi fate qualche idea del disservizio, più o meno esatta, viaggiando nei vostri *coupés* e negli *sleepings*...

SANTINI. Viaggiate anche voi...

TURATI. ...ma le vere magagne, profonde, di ogni servizio noi non le conosciamo. Posso dire, non le conosce nemmeno il ministro. Le conosce però il personale che le vede di continuo, che ne soffre e che ci vive dentro ogni giorno. Onde la necessità di fare che il personale stesso diventi una specie di grande comitato d'inchiesta permanente sul servizio che ha in mano, diventi un corpo consultivo tecnico costante, per mezzo delle sue rappresentanze, un propulsore assiduo dei miglioramenti e delle riforme necessarie.

Io non vorrei essere accusato di iattanza per quella piccola parte che ho avuto nella organizzazione del personale postale e telegrafico. Ma non vi è più chi ignori l'azione decisiva che la federazione postale e telegrafica ha già cominciato a spiegare col denunciare le enormi deficienze ed ottenere le indispensabili migliorie del servizio, e come, intrecciando e quasi confondendo l'interesse del personale di Stato con quello dei consumatori e della nazione, alleando alla propria causa quella delle grandi esigenze del commercio e della produzione, abbia saputo spingere la burocrazia indolente (che non ama le novità, perchè ogni novità porta seco un aumento di lavoro) a disegnare quelle riforme che saranno presentate in

parte nel famoso progetto dei venticinque milioni dell'onorevole Schanzer.

Ora, quando io mi occupai dei ferrovieri, quando venni loro rappresentante, con altri, nelle trattative del 1902 col Governo e con le Compagnie, io ubbidivo non soltanto a un pensiero di giustizia, all'intento di cercare un riparo alle stridenti iniquità rilevate anche dalla inchiesta Gagliardo; ma la speranza mi animava di contribuire così — chiamando le organizzazioni dei ferrovieri a divenire arbitre dei loro destini e a influire in modo permanente sull'ordinamento del servizio — di contribuire a creare questa nuova forza, fatta di amore e di responsabilità, che sarà un elemento necessario dello Stato economico futuro, non dico dello Stato futuro degli utopisti, ma di quello che comincia ad esistere, che si sta evolvendo ogni giorno, e nel quale, senza avvedercene, già ci troviamo.

Questo indirizzo fu abbandonato: dissensi nelle organizzazioni, da un lato, opera del Governo assolutamente negativa, dall'altro, arrestarono ed sterilirono l'azione iniziata, ma alla quale, nel comune interesse, si dovrà ritornare.

Il Governo si guardò bene dal richiamare — come ne aveva l'impegno morale — le organizzazioni dei ferrovieri a discutere la compilazione dei nuovi organici e le riforme dell'azienda, tantochè l'ultima legge provvisoria che approvammo nel giugno scorso, quella dei sette milioni, della quale io feci qui la critica severa fra le impazienze dell'onorevole Gianturco, fu una legge di rinculo e di abdicazione; noi votammo quei denari alla cieca, senza saper nulla dei criterii con cui sarebbero distribuiti. Ora infatti sappiamo che essi servono in buona parte alla *curée* degli alti funzionari, che si tagliarono in quel panno i vestiti più vistosi, dando la scalata ai posti direttivi, pei quali mancava loro ogni competenza — altra fra le cause, e forse la maggiore, del disservizio attuale. Mentre il personale medio, non abbastanza vicino al sole per beneficiare de' suoi raggi, non abbastanza numeroso per minacciare efficacemente, rimaneva trascurato; e in basso, nella grande massa operosa che regge tutto l'edifizio delle nostre ferrovie, perduravano condizioni disastrose e salari insufficienti. (*Interruzione*) Guardate gli organici dei cantonieri, dei guardiani, delle guardiane, e mi saprete dire se esagero.

Ma io non intendo ora dar fondo a questo argomento. Mi basta oggi di avervi accennato.

L'avvenire delle ferrovie è essenzialmente nell'opera dei ferrovieri. La salvezza sua è a questo patto: ch'essi possano, come massa, sentirsi, non ordigni ciechi, ma cooperatori vigili e coscienti dell'azienda di fronte alla Nazione; che essi possano nobilitare la tutela corporativistica dei loro interessi di classe, intrecciandola e unificandola con i grandi interessi del servizio.

Questa superiore armonia, che dirime il contrasto tra chi dà e chi riceve lavoro, tra l'impresa ed il lavoratore, tra l'individuo e la collettività, mentre è la sola garanzia vera del buon andamento di ogni servizio di Stato, è anche — non ne dispiaccia ai nostri avversari nella dottrina — nell'intimo suo, un preludio. una anticipazione del socialismo effettivo. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Fulci Nicolò a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FULCI NICOLÒ. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Costruzione di un secondo bacino di carenaggio nel regio Arsenale di Taranto.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Fulci della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Seguito dello svolgimento delle interpellanze sul servizio ferroviario.

PRESIDENTE. Riprendiamo lo svolgimento delle interpellanze sul servizio ferroviario.

Viene ora la seguente interpellanza dell'onorevole Morando al presidente del Consiglio ed al ministro dei lavori pubblici « per sapere, se a vincere il crescente disservizio ferroviario che minaccia gravi danni alle industrie ed al commercio, non credano indispensabile aggiungere alle provviste di materiale anche riforme organiche e disciplinari, riservando certe nuove facilitazioni a momenti migliori ».

L'onorevole Morando ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

MORANDO. Usando di una frase certamente non nuova, dirò che nel campo, abbastanza arido, è già stato largamente mietuto da altri competenti e valenti oratori.

Io dunque, sarò brevissimo, limitando la mia interpellanza nei brevi termini di una interrogazione.

Ho letto io pure la relazione della direzione generale, relazione che io vorrei chiamare difesa, perchè in questo momento il direttore generale commendator Bianchi mi sembra un accusato, accusato al quale però sono disposto a dare tutte le attenuanti ed anche applicare la legge del perdono, perchè credo che il vero colpevole della grave situazione presente sia il Governo, e non il Governo presente, ma tutti quelli passati, che non si sono abbastanza occupati e preoccupati del servizio ferroviario, che per effetto del crescente sviluppo del Paese da tempo meritava e reclamava le cure più assidue e sollecite.

L'amico Cavagnari si disse quasi pentito di aver votato per l'esercizio di Stato; io lo votai con la coscienza di fare cosa utile, ma mi accorgo di avere votato in teoria (*Si ride*); credevo di votare un esercizio di Stato che persone competenti avessero seriamente preparato, mentre la realtà dei fatti ci ha dimostrato, che abbiamo affrontato il grande problema senza alcuna preparazione. (*Commenti — Bene!*)

La Svizzera, ove conobbi persone che si interessano di cose ferroviarie, ha preparato con grande prudenza il suo esercizio di Stato (e pur trattandosi di un esercizio ferroviario di proporzioni assai minori del nostro): per ben due anni, gli ispettori ferroviari svizzeri hanno percorso tutte le linee, esaminato ogni cosa, studiati i miglioramenti che conveniva adottare; è stato quello tutto un paziente lavoro di preparazione, che ha permesso alla Svizzera di assumere il servizio con notevole vantaggio e generale soddisfazione.

Noi di tutto questo nulla abbiamo fatto, e come si trattasse della cosa più semplice di questo mondo abbiamo assunta la grave impresa; davvero che a tale proposito si potrebbe giustamente parlare di leggerezza latina, anzichè chiamare, come nella relazione, impressionabilità latina i giusti lamenti del pubblico.

Ora finalmente sono stati presentati importanti disegni di legge per provvedere materiale rotabile e macchine, ma Dio ci scampi e liberi dal pericolo che tutto questo materiale potesse giungere subito: non vi sarebbero i binari su cui poterlo far circolare; urgente invece sarebbe di migliorare il ciclo produttivo dei carri esistenti, che va sempre diminuendo. Si dovrebbe almeno per

ora abolire la specializzazione dei carri, evitando che treni vuoti transitino per stazioni ingombre di merci e nelle quali la loro accettazione è sospesa per mancanza di carri; io credo che si possa con opportuni e rapidi provvedimenti migliorare subito l'esercizio ferroviario e togliere in parte taluni gravi inconvenienti lamentati dalle industrie e dal commercio che sono seriamente colpiti.

Leggendo la relazione del commendatore Bianchi due punti mi hanno meravigliato; ad esempio, si dichiara che il servizio è proceduto con sufficiente regolarità, proprio quel servizio che noi chiamiamo disservizio; dunque o tutti noi siamo degli esaltati e degli incontentabili, o per lo meno la frase del commendatore Bianchi è alquanto azzardata. (*Commenti*).

Si rileva inoltre dalla relazione che di questo servizio, sufficientemente regolare, o disservizio, come lo chiamiamo noi, dovremo accontentarci per un pezzo, a continuare così, mentre a me sembra che si potrebbe migliorare alquanto questa condizione di cose con provvedimenti opportuni anche in linea provvisoria.

In Italia accadono in materia ferroviaria cose veramente straordinarie; non parlo dei disastri ferroviari, che certo sono molto incomodi (*Si ride*), ma di cui si può dire giustamente che non ne vanno immuni altri paesi; ma io mi impensierisco di certi fatti anormali, che altrove non hanno riscontro. Ad esempio, un treno che da gran tempo parte ad una data ora da una grande stazione, giunto ad un bivio importantissimo, dove esiste una vera grande cabina di scambio, entra su falsa strada, e invece di dirigersi verso Venezia s'incammina per Genova; il macchinista e non altri se ne accorge in tempo e retrocedendo col treno prende la strada buona, ciò che dimostra come quell'importante servizio sia fatto in modo deplorabile, ed io mi stupisco come i disastri sieno così poco frequenti.

Un altro fatto grave si è verificato sulla linea Milano-Venezia; un treno direttissimo incontra in piena campagna un paio di carri merci là perduti non si sa da chi nè per quale ragione; il macchinista, abilissimo, riesce a fermare in tempo il treno e spinge piano piano questi carri merci fino alla prossima stazione; ma nessuno potè sapere come e perchè questi vagoni si trovavano abbandonati sopra un binario di corsa.

Non voglio continuare nella citazione di fatti che potrei narrare a decine e che di-

mostrano la disorganizzazione del servizio, una grande rilasciatezza nella disciplina ed una grande deficienza nelle direzioni locali.

L'onorevole De Andreis ha detto benissimo, ed io sono del suo avviso, che la burocrazia ha danneggiato grandemente il servizio; il primo errore fu quello di dare parte troppo preponderante a quell'ispettorato ferroviario, il quale già fin da quando le ferrovie erano esercitate dalle Società, aveva data poco buona prova di sé. Io credo che il commendatore Bianchi sia persona di alto valore e competenza, ma credo altresì che non sia bene coadiuvato nell'alto e grave compito che si è assunto, ed io non so spiegarmi come egli, che ben conosceva l'ambiente, non abbia saputo scegliere meglio.

Una persona competentissima alla quale chiedo come mai spiegasse il fatto del crescente disservizio e degli anormali e continuati ritardi, mi rispondeva: Tutto dipende da una cosa sola; un organismo che doveva essere e rimanere eminentemente commerciale è divenuto un organismo burocratico e la burocrazia non può essere che di danno ad un servizio di carattere commerciale. Sta bene l'autonomia, ma a patto che questa non dia forza alla burocrazia; conferendo all'esercizio di Stato autonomia noi dobbiamo provvedere al maggiore decentramento, poichè solo col decentramento noi potremo avere l'azione pronta, efficace il rimedio.

Quando, in un organismo commerciale, portiamo le complicazioni, le piccolezze burocratiche, questo organismo procede male, o per lo meno lentamente e noi sappiamo che se in certi organismi la lentezza può essere incomoda, in materia ferroviaria la lentezza è addirittura disastrosa. Io credo che buona parte degli inconvenienti ferroviari dipendano dalla funzione burocratica, che ha tutto accentrato, paralizzando l'azione pronta e le attività individuali.

Numerosi esempi si potrebbero citare, ma mi limiterò a due soli: Un viaggiatore mancante di biglietto richiede un supplemento per una data stazione; il prezzo del biglietto poteva importare tre lire circa, ma non avendo moneta spicciola consegna al conduttore un pezzo da lire 20; giunto però il viaggiatore ad una stazione prima di quella alla quale era diretto, per ragioni di affari scende dal treno, ne avvisa il capo stazione pregandolo di ritirare a suo comodo l'importo in più pagato a lui spettante.

Dal canto suo il conduttore giunto alla stazione indicata e fatto staccare il supplemento consegna al capostazione di quella stazione circa lire 17 di resto che spettavano al viaggiatore e che sembrerebbe cosa facile restituire, ma al contrario la faccenda fu complicatissima, si scrissero lettere, vennero risposte, si costituì una vera pratica, e ci vollero quasi due mesi per liquidare la posizione.

Altro esempio: Un viaggiatore scende ad una stazione, ma il di lui bagaglio non si trova; egli reclama e siccome si tratta di un bagaglio importante pel quale si accampano forti pretese, il capostazione fa del suo meglio per rintracciarlo, fra l'altro telegrafa alla Direzione compartimentale per avere notizie ed istruzioni; ebbene, la risposta a quel telegramma giunge al capo stazione un mese dopo. Con tali sistemi nuovi in vero grande è il numero dei bagagli e delle merci smarrite, enorme il danno finanziario dell'amministrazione.

Tutto questo perchè? Perchè prima vi erano delle persone che potevano prontamente decidere e prendere dei provvedimenti urgenti del caso; mentre ora tutto è organizzato burocraticamente, tutto accentrato.

E noi sappiamo per pratica che, quando una questione comincia ad entrare nella trafila dei protocolli, passando per numerosi uffici, diviene eterna.

Io credo, dunque, che l'autonomia sia una cosa bellissima, utilissima, ma ripeto autonomia mista al massimo decentramento, alla responsabilità collettiva che ha sempre poco valore sostituite le responsabilità individuali.

Se questo organismo, al quale dobbiamo mantenere l'indirizzo commerciale, non lo togliamo dalla burocrazia e non lo rendiamo più spedito, dando la facoltà a persone competenti di prendere decisioni rapide e pronte al momento del bisogno, credo che avremo sempre un servizio inceppato.

Ora mi permetto di svolgere brevemente il concetto espresso nell'ultima parte della mia interpellanza. A me sembra che, oltre alle forti somme che si destineranno alle provviste di carri, macchine, e materiale in genere, si dovrebbero fare altre piccole riforme pronte e d'indole provvisoria nell'interesse del servizio, lasciando per momento da parte nuove facilitazioni che spingano maggiormente le persone a viaggiare o certe annunciate innovazioni che non mi sembrano urgenti.

Mentre avevamo grandi difficoltà a trasportare convenientemente i viaggiatori viaggianti coi soliti biglietti e colle solite tariffe, abbiamo create riduzioni e facilitazioni d'ogni sorta, spingendo il pubblico a viaggiare ancora di più ed inceppando maggiormente il servizio. Ora io credo che meglio era provvedere alla regolare marcia dei treni, ai binari di scaricamento facendo anche opere provvisorie.

Ho udito parlare persino di posti di angolo che si dovrebbero fissare previo pagamento di una soprattassa; ma lasciamo per ora che i posti d'angolo se li pigli chi primo arriva, e badiamo piuttosto a fare in modo che il pubblico possa conoscere gli orari prima della loro andata in vigore e non dopo, come è accaduto di recente.

Noi dobbiamo pensare ad una cosa sola: che questo disservizio minaccia industrie e commerci, che vi sono officine che stanno per chiudersi, che noi riceviamo quotidianamente telegrammi in proposito.

Io credo che un provvedimento per far scomparire l'eccessivo ritardo dei treni sarebbe questo: togliere dai treni omnibus il servizio delle merci a grande velocità, almeno per taluni treni fra i più frequentati ed importanti, fino a che non si toglierà il servizio merci a grande velocità dei treni omnibus, i ritardi saranno inevitabili sopra certe linee. Sulla linea Bologna-Piacenza-Milano i treni arrivano, costantemente, con un'ora, ed anche più, di ritardo.

Una voce. Anche due.

MORANDO. Io credo che questi ritardi siano nella condizione stessa delle cose. Non è possibile che un treno al quale è assegnato un solo minuto di fermata per ogni stazione possa, oltre al servizio dei viaggiatori, caricare e scaricare merci, e bagagli; questo si poteva fare quando in queste stazioni i viaggiatori erano pochi e scarse le merci; ma ora le cose sono molto mutate e sarebbe proprio il caso che il servizio delle merci a grande velocità fosse possibilmente fatto con treni propri. Quando avremo tolto le merci a grande velocità da taluni treni omnibus, questi potranno avere il loro corso regolare, mantenere l'orario ed allora saranno adoperati da tutte quelle persone, che ora, stanche di aspettare per ore, si riversano ad ingombrare i treni diretti. Guardate quello che avviene sui treni diretti della linea Milano-Venezia e vi persuaderete, ch'io dico il vero.

Molte osservazioni avevo in animo di

fare, ma volendo mantenere la promessa di brevità mi limito a raccomandare al ministro queste mie modeste osservazioni, fidente che il ministro ci darà risposte rassicuranti e che potremo ritornare alle nostre case portando la convinzione che l'esercizio ferroviario uscirà ben presto da questo periodo di transizione e di confusione per divenire normale e quale ha diritto di attendere il Paese che progredisce e lavora. (*Bene! — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza dell'onorevole Valeri, al Governo « sui motivi che furono e sono causa dello stato deplorabile dell'esercizio ferroviario odierno italiano e sugli intendimenti suoi per provvedere il più sollecitamente possibile al suo regolare assetto ».

È presente l'onorevole Valeri?

(*Non è presente*).

Si intende abbia ritirato questa interpellanza.

Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Brunialti, al Governo « sul permanente disastro ferroviario e sui rimedii che intenda adottare per dirimerne anche quelle cause che dipendono da irresponsabilità, insufficienza di controllo e negligenza del personale ».

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

BRUNIALTI. Onorevoli colleghi, serberci volentieri il silenzio, persuaso più di qualsiasi altro dell'impazienza che, anche più della Camera, ha il paese, di udire le dichiarazioni, che, su questo argomento, farà il ministro. Così seguirei anche il buon esempio, che ho dato quando vennero davanti alla Camera le leggi, che ordinarono il presente esercizio di Stato delle ferrovie. Quando già si prevedeva che saremmo stati trascinati, con incoscienza uguale alla impreparazione, io raccolsi gli studi e le osservazioni fatte in vari Stati d'Europa, per ricercare in qual modo l'esercizio di Stato fosse ordinato, per conoscere i risultati, che esso dava, e quali ne fossero le difficoltà. Ma, come compresi allora l'assoluta vanità di venire dinanzi alla Camera a sostenere in qualsiasi modo la continuazione di un esercizio privato, che ormai doveva assolutamente cessare, così ora, pur rimanendo fedele alle mie idee, e serbandolo la convinzione che l'esercizio di Stato sia di per se stesso necessariamente un disastro, non ne trarrò alcun profitto. Ma credo di poter affermare come pochi altri

collegli possono avere il diritto di fare, con sicura coscienza, che gli innumerevoli inconvenienti, che sono stati deplorati in questa Camera, e che continuamente si deplorano anche fuori, dipendano in gran parte dal sistema dell'esercizio di Stato.

In primo luogo, onorevoli colleghi, dobbiamo tener conto delle condizioni assolutamente disastrose, nelle quali abbiamo iniziato il nostro esercizio di Stato. L'osservazione già è stata fatta da altri, ma mi dovete permettere di ricordare in brevi parole che le Società ferroviarie negli ultimi anni hanno trattato le nostre ferrovie nella stessa guisa che un fittavolo poco scrupoloso, che vede prossima la scadenza del suo contratto di affitto, tratta il suo podere. A meno che non sia severamente sorvegliato, a meno che non abbia un contratto molto preciso, negli ultimi anni della sua affitto, egli non pianta più alberi, non concima più le terre, e lascia il podere in condizioni assolutamente disastrose. Così fecero presso a poco in Italia le Compagnie ferroviarie. Ma non sarebbe difficile dimostrare che questo hanno potuto fare per l'assoluta insufficienza dell'ispettorato governativo, per la deficienza di vigilanza da parte di quegli stessi uomini, che ora sono chiamati a dirigere l'esercizio di Stato.

Che anzi le Società segnalavano gli inconvenienti, chiedevano materiali, impianti, binari e gli ispettori si chiudevano, come gli occhi, le orecchie, e lo Stato non se ne curava affatto.

Ma a questi inconvenienti del passato si aggiungono quelli, molto più gravi, che derivano dall'esercizio di Stato. La Camera deve permettermi di esporli brevemente, perchè, se credo si potranno dal Governo, col concorso di tutti noi ed anche del pubblico, attenuare, giammai non si potranno assolutamente far sparire.

In primo luogo è necessario completare il diverso criterio col quale qualsiasi industria, ma specialmente questa, che è fra tutte la più difficile, è condotta, se dipende dallo Stato o se dipende da privati. I due estremi di questa diversità ci vengono forniti dal modo come sono condotte le ferrovie in Italia e negli Stati Uniti d'America. In Italia abbiamo un eccesso straordinario di regolamenti, una minuzia pedantesca, come, del resto, in tutte le altre amministrazioni dello Stato. Le leggi, che sinora abbiamo adottato in materia ferroviaria (e che, come la Camera sa, costituiscono un semplice esperimento, perchè non abbiamo ancora la

legge definitiva) hanno modificato i regolamenti precedenti, hanno tolto o diminuito qualche formalità; ma siamo ancora infinitamente lontani da quella semplicità di movimento, da quella rapidità di azione, che sono naturalmente connesse a qualsiasi azienda privata. In Italia tutto è sottilmente preveduto e minutamente regolato; non si fa un passo fuor delle rotaie dei regolamenti; non si dà un ordine che non sia trasmesso secondo le regole della burocrazia; ed è dovunque un lusso di precauzioni, una sottigliezza di prevenzioni, una minuzia di tutela che, se applicate alla lettera, basterebbero da sole ad intralciare il servizio, come ci ha fatto toccare con mano l'ostruzionismo dei ferrovieri. Ebbene, agli Stati Uniti ho sentito, per esempio, i direttori di Compagnie dirmi che essi credevano che sono assolutamente inutili non solo tutte le spese per i ripari lunghesso le linee e perfino nei passaggi a livello, ma anche quelle per i guardiani; nella maggior parte delle linee degli Stati Uniti non si vede un solo guardiano, perchè le Compagnie hanno fatto il conto che costa meno pagare le indennità per i disastri che tenere i guardiani. (*Ilarità — Commenti*).

Una prima causa dei ritardi, del lento movimento dei carri, e di tutti gli altri inconvenienti, che tutti deploriamo, si deve adunque, prima che alla scarsezza del materiale, e più che al personale, alla pedanteria dei regolamenti, che debbono essere modificati. Così, per dare un esempio, secondo i nostri regolamenti ferroviari nessun treno può partire se non sono passati dieci minuti dalla partenza dell'altro, che lo precede. Orbene, in tanti altri paesi non si domandano dieci minuti, bastano due, o tre minuti; vi sono casi, in cui dieci minuti sono necessari, ma ve ne sono altri, nei quali, o per la prossimità della stazione successiva, o per altri motivi, i dieci minuti sono soverchi. In una amministrazione privata il capo stazione ha facoltà di regolarsi secondo le circostanze e le necessità del servizio; nell'esercizio di Stato deve stare necessariamente alle prescrizioni del regolamento, e così ritardano i treni. Una seconda difficoltà gravissima, accennata anche dall' egregio collega De Andreis, è quella del controllo. L'onorevole De Andreis ha biasimato che le nostre ferrovie di Stato siano soggette al controllo della Corte dei conti; ma ha certamente dimenticato la legge del 22 aprile 1905, la quale modificò sostanzialmente tutto il sistema dei controlli nel-

l'esercizio delle ferrovie di Stato. Soltanto i contratti per somme superiori a 50 mila lire debbono essere sottoposti al controllo preventivo della Corte dei conti, ed anche questi, sebbene superino le 50 mila lire, non sono soggetti al controllo, allorché hanno carattere di urgenza. Inoltre la Direzione delle ferrovie, per tutte le provviste, che deve fare, è soggetta a queste norme della legge di contabilità, e da tutte le altre è stata sciolta. Quando vi è urgenza la Direzione può fare senz'altro tutti i contratti per qualunque somma e per qualunque oggetto a trattativa privata. Quando si tratta di una somma non molto considerevole, può far le spese anche senza alcun preventivo, come, quando si tratta di lavori d'estrema urgenza, possono essere eseguiti anche senza che vi sia neppure un progetto di massima. Che cosa si vuole di più? Quanto a me credo che su questo punto, sarà una mia opinione personale, siamo andati anzi troppo innanzi.

Se è necessario che un'amministrazione ferroviaria possa profittare del momento opportuno per acquistare una partita di rotaie, una quantità maggiore di carbone di quella, che potrebbe acquistare, qualora la somma dovesse essere esattamente preventivata ed i relativi contratti approvati secondo la legge di contabilità, dobbiamo anche considerare che tutti questi controlli, che abbiamo creduti necessari nell'amministrazione dello Stato, costituiscono l'essenza della nostra legge di contabilità, per cui si richiede il parere preventivo del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quello del Consiglio di Stato, il controllo preventivo della Corte dei conti. Tutti questi controlli non li abbiamo introdotti a capriccio, ma perchè nell'amministrazione dello Stato, come in qualunque altra, possiamo avere novantanove funzionari galantuomini, che non avrebbero forse bisogno di questi controlli, che provvedono onestamente anche ai contratti più grassi e lucrosi; ma vi può essere anche a quando a quando un funzionario, il quale per un contratto intasca una grossa provvigione, e basterebbe questo a rendere assolutamente providenziali questi controlli, dei quali abbiamo riconosciuta la necessità nell'amministrazione dello Stato.

Un'altra causa di difficoltà per l'esercizio delle ferrovie di Stato consiste negli acquisti stessi, che lo Stato è costretto a fare dalla industria privata. L'onorevole ministro dei lavori pubblici se ne sarà certa-

mente avveduto; e, del resto, egli saprà bene, anche per la sua esperienza di giuriconsulto, che gli industriali privati trattano con lo Stato in modo ben diverso da quello con cui trattano coi privati; generalmente lo Stato paga di più tutto ciò che acquista. Non porterò qui alla Camera dati di fatto e cifre, che mi trarrebbero in lungo; certamente l'onorevole Gianturco, come tutti i predecessori, avrà potuto constatare che, tenuto conto delle condizioni del mercato, della mano d'opera, del prezzo dei materiali, tenuto conto, in una parola, di tutti gli elementi, tutto quello che lo Stato acquista, macchine, carri, ecc., gli costa più di quello che costasse alle amministrazioni private. Di ciò il ministro dei lavori pubblici, più di qualche altro, si deve essere accorto quando ha appaltato le locomotive, i carri, ecc., cui ha dovuto provvedere.

Il poichè sono a parlare dei rapporti, nei quali l'esercizio di Stato delle ferrovie mette il Governo con l'industria privata, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro circa un argomento, che abbiamo sfiorato appena a proposito della legge del passato giugno, che fu rimesso all'ordinamento definitivo delle ferrovie, cioè sull'argomento dei rapporti fra l'industria italiana e l'industria estera per le ordinazioni fatte dalle ferrovie. Non so se il Ministero dei lavori pubblici, come gli altri Ministeri, tenga sufficientemente conto delle diverse condizioni, in cui, rispetto agli acquisti e ai lavori per conto dello Stato, si trovano le industrie italiane e le industrie estere. Di solito se ne tiene conto calcolando a favore dell'industria italiana le spese di dogana ad un cinque per cento di differenza. Ora la lunga esperienza acquistata per i moltissimi contratti dello Stato, che sono passati per le mie mani, mi consenta di ritenere che tale protezione non è assolutamente sufficiente e non basta a mettere l'industria italiana in condizioni di uguaglianza con l'industria estera.

Accennerò a qualche fatto. Quando ordiniamo una locomotiva ad un industriale italiano, possiamo per mezzo di nostri delegati vigilarne la fabbricazione, e seguire anche la formazione di quelle parti, che altrimenti si potrebbero sottrarre al nostro controllo. Siamo quindi sicuri di avere un prodotto perfetto. Ora io affermo, senza tema di essere smentito, che nessun delegato nostro sarebbe ammesso, per esempio, nelle officine di Baldwin a Filadelfia, neanche per assistere alla fabbricazione di una

grossa partita di locomotive, che noi avessimo commessa.

Si aggiunga un'altra considerazione. Quando facciamo contratti con gli industriali italiani siamo sicuri di avere la consegna della merce nel tempo prescritto, perchè non manchiamo di apporre clausole penali per il caso di ritardi. Queste clausole non vengono mai accettate dagli industriali esteri, nè dalle fabbriche di Essen, nè da quella di Baldwin, a Filadelfia. Non parlo poi delle imposte, che perdiamo perchè gli industriali esteri non le pagano; non parlo delle tasse di registro sui contratti, che gli industriali esteri non vogliono mai pagare, e che lo Stato deve addossarsi per mettersi in regola con la finanza; non parlo di tanti altri elementi minori, dei quali pure spero che il Governo vorrà tener conto allo scopo di mettere l'industria italiana a parità di condizioni con quella estera.

Accennerò ora brevemente ad un altro ordine di inconvenienti connessi con l'esercizio di Stato, e derivanti dalla questione del diverso contributo del personale; ma solo per rispondere ad alcune osservazioni, con cui da qualche collega si è voluto esagerare la difesa di questo personale.

È inutile che cerchiamo di ingannarci a vicenda. Il personale governativo in nessun paese del mondo, per quanto sia diligente ed intelligente, lavora come il personale delle imprese private. Non è la tesi del liberismo, onorevole Turati; è una constatazione di fatto che tutti hanno fatto, e possiamo fare sempre e dovunque. Nel Belgio, quando l'esercizio delle ferrovie passò allo Stato, in meno di tre anni gli impiegati si dovettero raddoppiare; noi li dovremo aumentare a nostra volta, non solo per l'aumento naturale del traffico, ma perchè gli impiegati dello Stato lavorano meno e producono meno di quelli.

Chi è fra noi che voglia negare che gli impiegati delle ferrovie oggi lavorano meno di quanto lavoravano due anni or sono? Avete pure osservato tutti con quale lentezza i capi-stazione facciano partire i treni anche quando sono in ritardo; non trasmettono più gli ordini col fischio al macchinista, ma al direttore del movimento, che lo gira al conduttore del treno, il quale, a sua volta, con la trombetta avverte il macchinista. E questi, dopo essersi soffiato il naso, e dopo aver scambiato ancora qualche parola coi colleghi, si decide finalmente a metter in moto la locomotiva.

Il carico e lo scarico dei bagagli, anche

nei treni diretti, procede con una lentezza, di cui prima non si aveva l'esempio. Una volta i capistazione o i sottocapi sorvegliavano personalmente l'operazione; ora nessuno se ne incarica, tutti restano lontani o badano ad altro; qualche volta anche il treno diretto passa per le stazioni senza che si veda la faccia del capostazione. Su questi ritardi continui, enormi e favolosi, dei quali si è voluto scagionare specialmente il personale superiore, debbo insistere ancora.

Con le due grandi reti Adriatica e Mediterranea, la principale ragione, per cui i treni fra Roma e Milano, Roma e Torino e Roma e Venezia non arrivavano mai in orario era questa: che le due Società avevano voluto fare orari di concorrenza, superiori alla potenzialità delle linee. Venuta ora l'amministrazione unica di Stato, io domando: se tra Roma e Milano le tredici ore sono una finzione, una menzogna, e non bastano mai, perchè non si segue il sistema più semplice di allungare l'orario, invece di sottoporre e anche obbligare il personale ad uno sforzo impossibile, e tutti i passeggeri ad attendere per lunghe ore, mentre i treni non possono arrivare al momento stabilito dall'orario? Mi par molto semplice: allungate l'orario quanto occorre perchè possiamo arrivare in tempo: sarà un vantaggio per chi viaggia e per chi aspetta, per i servizi e per il pubblico, per i facchini e per i guardiani, per il personale degli alberghi e per i conduttori di pubbliche vetture.

Dopo le lentezze, che per colpa del personale subisce continuamente il movimento dei viaggiatori, ne voglio accennare un'altra di poca importanza, ma che pur mostra come la rilassatezza del personale sia oggi maggiore in confronto del passato.

Una volta il controllo dei biglietti si faceva dai controllori camminando lungo i predellini, mentre il treno era in moto: oggi si chiedono talvolta i biglietti quando il treno sta per partire, e così il treno perde dieci o dodici minuti di tempo per dar modo al controllore di compiere il suo ufficio. E basti il dire che abbiamo ispettori superiori delle ferrovie, che non viaggiano di notte, perchè è incomodo, e perchè sanno meglio di noi che molte volte, quando si sono bene addormentati in un ambiente abbastanza caldo, il conduttore della macchina, avvisato che il treno trasporta pochi viaggiatori, chiude le valvole, non manda più, per economia, il controvapore, quan-

tunque i pochi viaggiatori siano intirizziti dal freddo; e ciò col pretesto di un guasto immaginario, che i funzionari superiori si guardano bene dal constatare.

I guai, già da molti altri accennati, sono anche maggiori nel servizio delle merci.

Vedremo quali saranno i risultati del disegno presentato dal Governo, per l'aumento dei carri ferroviari. È stato già osservato nella Camera che, se i carri non bastano, bisogna più che tutto saperli muovere.

Ora, onorevole ministro, mi saprebbe ella dire perchè il mese scorso ventidue carri di merci sono stati fermi per quasi un mese alla stazione di Tavernelle Vicentina? Quel capostazione non poteva unire quei carri ai treni merci, che ogni giorno passavano, e il capostazione di Verona non provvedeva al loro inoltro, avendo sempre la stazione ingombra. Come se non si potessero chiamare facchini, anche in servizio straordinario, a scaricare le merci per tutte le 24 ore, ricorrendo, e come ben dimostrò l'onorevole Morpurgo, alla luce elettrica e a ogni altro mezzo! È pericoloso? Chi dice che sia pericoloso? Ma in Inghilterra si lavora per giorni e settimane con la luce elettrica, e non accadono più inconvenienti che da noi. Siamo noi italiani ad aver questo primato, ingiusto, di precauzioni, per cui vogliamo tutelare continuamente, con le più minute prescrizioni, viaggiatori, ferrovieri, lavoratori, come fossero tanti fanciulli inesperti e imprudenti, invece di lasciare che ognuno provveda un po' da sé alla propria salvezza, ed impari a viaggiare, a condurre un treno, a lavorare con l'energia che le circostanze domandano.

Nulla vi ripeterò dei carri, che viaggiano vuoti, mentre su tutte le linee che attraversano si invocano a mani giunte; di quelli, che viaggiano a caso, senza documenti, di quelli che i capi stazione mandano via dai loro binari e poi dimenticano.

A mio avviso, adunque, manca soprattutto nelle nostre ferrovie una forza direttiva, che sappia muovere rapidamente il materiale, mancano le energie necessarie. Prego l'onorevole ministro di accertare se non sia vero quanto mi è stato assicurato, che, cioè, le ferrovie inglesi e le svizzere muovono il loro materiale una volta e tre quarti, quasi due volte più del nostro; il che vuol dire che con lo stesso numero

di vagoni ottengono un prodotto che è il doppio del nostro. (*Commenti*).

LUZZATTO ARTURO. È questione di locomotive e di binari.

BRUNIALTI. No, onorevole Luzzatto; ho constatato che si tratta generalmente di capacità, di prontezza, persino di buona volontà nel saperli muovere; perchè, se si sapesse muovere il materiale, invece di lasciarlo fermo nelle stazioni, i binari potrebbero essere sufficienti.

È vorrei che si facesse e si portasse qui qualche indagine anche sulle ragioni, per le quali i carri merci, qualche volta, a bella posta, si dimenticano o si mandano a destinazione diversa da quella che dovrebbero avere.

In questi casi all'arrivo manca sempre qualche cosa di ciò, che in quei carri di merce era contenuto.

L'abbiamo veduto, in questi giorni, qui a Roma, e lo constatiamo ogni giorno in molte stazioni: si ruba a man salva; vi sono vaste associazioni di manutengoli, sulle quali con una più efficace vigilanza si dovrebbe mettere le mani.

Lo pregherei pure di verificare altri fatti, che apertamente denunzio.

Alla stazione marittima di Venezia, come in tutte le altre, gli industriali si lagnano di non aver vagoni. Ma quelli, che vanno con cinque o dieci lire alla mano, sanno che i vagoni si possono trovare. (*Commenti*).

Questi ed altri fatti mi sono stati denunziati da numerosi industriali, a Torino, a Milano ed in altre stazioni. Con le mancie, i vagoni si trovano; e coloro, che non possono sopportarne la spesa, debbono rinunciare ad avere prontamente i vagoni in servizio della loro industria.

Già fu richiamata l'attenzione del ministro sopra gli inconvenienti, che derivano dall'eccessiva lentezza dei treni merci.

Comprendo che i nostri treni merci non si possano far viaggiare con la velocità dei treni diretti, e nemmeno, come pure ho visto fare in altri paesi, almeno per le merci deperibili, come *bis* dei treni diretti; ma mi si può dire per quale ragione un treno merci debba impiegare, normalmente, non in via eccezionale, circa novanta ore per arrivare da Modena a Domodossola? Queste lentezze, specie per le merci deperibili, non possono trovare alcuna spiegazione.

Questo commercio è ora ferito a morte per causa delle ferrovie; nessuno osa spedire più pesce fresco; nelle spedizioni di polli e di uova si calcola che il dieci per

cento vada perduto; e sono infinite e grosse le liti mosse all'amministrazione per ritardata consegna di merci deperibili.

Bisogna tener conto anche degli inconvenienti, che derivano da altre amministrazioni.

Accennerò solo ad uno, che deriva dall'ordinamento delle nostre dogane.

Quando (parecchi dei colleghi lo avranno sperimentato) si passa la dogana di Pontebba, o quella di Ala e di Modane, se arriva un carro di merci deperibili, e che debbano essere inoltrate sollecitamente, i doganieri francesi, svizzeri ed austriaci fanno il servizio in qualunque ora del giorno e della notte.

Hanno, per questo, un soprassoldo; vi sono doganieri, che fanno il doppio lavoro, e si scarica subito, perchè la dogana è sempre pronta a fare il suo servizio. Il ministro delle finanze dovrebbe studiare quest'argomento. Io mi sono sentito rispondere, parecchie volte, al confine, dai doganieri nostri, coll'orologio alla mano: sono le 17, e dopo le 17 non si fanno più operazioni doganali; ed ho veduto industriali, che avevano alla stazione merci deperibili, mettersi le mani nei capelli, perchè queste merci che avrebbero potuto, durante la notte, arrivare a destinazione, dovevano rimanere un altro giorno in stazione per causa della dogana.

Mi pare difficile negare che, in tutti questi inconvenienti, che ho ricordati per sommi capi (e che, del resto, sono stati accennati da tutti gli oratori, che mi hanno preceduto, in una discussione, che si può chiamare veramente la recita delle litanie del diavolo applicata alle ferrovie), mi par difficile negare che una parte dei deplorati inconvenienti sia dovuta al personale, alla insufficiente energia dell'impulso direttivo, alla lentezza, alla trascuranza, alla insufficienza di tutto il lavoro.

Ma, parlando del personale, non intendo di biasimare nessuno in modo speciale. Se, interrompendo l'onorevole De Andreis, ho detto che il direttore generale delle ferrovie è uno czar, non ho inteso con questo di recargli offesa, e neanche di muovergli censura; (*Commenti*) ho voluto solo affermare che i suoi poteri, a mio avviso, sono eccessivi, che v'è un accentramento assurdo a cagione di molti danni.

Che colpa ha il direttore generale, se, per le loro condizioni, le nostre ferrovie di Stato avevano bisogno di un Napoleone, e Napoleone non si è trovato? La storia

non produce facilmente i Napoleoni, che conducano i *sanculottes* di Parigi a Marengo, anche con mezzi assolutamente inadeguati; e non è facile trovare un direttore delle ferrovie, il quale, a furia di energie, di ingegno, di espedienti, scotendo in ogni modo la fibra umana, raggiunga risultati economici paragonabili alla Campagna d'Italia.

Il bello si è che ho sentito affermare che le ferrovie di Stato non hanno in Italia una sufficiente autonomia; ed ho sentito anche respingere, nel nome di questa autonomia, la proposta di chiamare questo direttore generale delle ferrovie a rispondere della sua amministrazione dinanzi alla Camera, come membro del gabinetto.

Io credo che di nessun'altra parola si sia tanto abusato come di questa di *autonomia*. Noi abbiamo voluto estendere l'autonomia in troppe cose. Per limitarmi agli effetti, che dall'autonomia derivano nel nostro ordinamento amministrativo dei comuni e delle provincie, ricorderò solo che questa autonomia a Milano produce i miracoli dell'Esposizione, in altri comuni restaura puramente e semplicemente il feudalismo. Dunque, in fatto di autonomia, dobbiamo intenderci. Io credo che l'autonomia, che la legge del 1905 ha dato al direttore generale delle ferrovie, sia assolutamente sovrachia, e credo che debba essere limitata. Ma soprattutto credo debba essere constatato l'assoluto insuccesso dell'esperimento, che abbiamo fatto, di mettere il capo di una grande amministrazione al di fuori del controllo del Parlamento. Il desiderio di questo esperimento era antico nel nostro paese; molti da lungo tempo affermavano, per esempio, che il Ministero delle poste e dei telegrafi procedeva meglio quando vi era una Direzione generale delle poste e dei telegrafi, poco meno che autonoma. Ebbene l'onorevole Schanzer ha dimostrato che questa amministrazione può essere bene condotta, anche senza che ci sia al Ministero una direzione autonoma, fino ad un certo punto sottratta al controllo del Parlamento. Così abbiamo sentito invocare un'amministrazione autonoma perfino per l'istruzione pubblica, come se le cose della Minerva non andassero abbastanza male, anche con la responsabilità a cui sono soggette, davanti al Parlamento!

Abbiamo sentito affermare la necessità che i ministri della guerra e della marina sieno ministri tecnici, sottratti al voto del Parlamento. Vero è che poco alla volta, con questo nuovo diritto costituzionale,

che siamo andati inaugurando da qualche anno nel nostro paese, che ci permette di racimolare i Gabinetti fra tutti i banchi della Camera e fabbricare le maggioranze come i mosaici di Venezia, abbiamo potuto avere ministri tecnici, i quali sono anche soggetti al voto del Parlamento. L'onorevole Mirabello, colla scusa di questo tecnicismo, ha potuto rimanere a quel banco cogli uomini più diversi che si succedettero a capo del Gabinetto, perchè il Parlamento ha riconosciuto che egli provvede bene alle cose della nostra marina.

Ora, non so perchè non potrebbe avvenire lo stesso del direttore generale delle nostre ferrovie; non so perchè anche il direttore generale delle ferrovie, se sedesse sui banchi del Governo, non potrebbe, come l'onorevole Mirabello, far parte successivamente di vari Ministeri, in modo che all'Amministrazione delle ferrovie non mancasse la continuità di vedute e di indirizzo, che è una necessità pel suo buon andamento.

Vi è chi teme che le ingerenze parlamentari in tal caso si farebbero più vive che oggi non siano, anche nell'amministrazione delle ferrovie. Su questo punto pregherei la Camera di consentirmi qualche considerazione. E anzi tutto lasciamo da parte le esagerazioni dottrinarie e gli sproloqui delle cattedre circa queste nostre pretese ingerenze parlamentari. L'ingerenza parlamentare è una frase, di cui si è molto abusato nel nostro paese; si comprendono forse con ministri fiacchi, che non sappiano quello che vogliono, che non sappiano come devono condurre la loro amministrazione. Ma vorrei domandare all'onorevole Giolitti se ha mai subito da qualcuno di noi, dal più intimo amico suo, la più piccola indebita influenza (*Commenti*) o se egli non abbia sempre saputo sottrarvisi. (*Siride*). Ognuno ha la sua opinione; io posso affermare, per quanto so, che non ne ha subite mai. E non comprendo perchè si debba parlare di indebite ingerenze parlamentari in un'amministrazione come quella delle ferrovie di Stato.

E poi le influenze parlamentari, che talvolta sono pur lecite, e costituiscono un dover nostro, come correttivo della prepotenza della burocrazia e delle infinite pastoie dei regolamenti, non sono venute meno con la presente autonomia.

Per citare un solo caso, fra i molti che potrei addurre, ricordo che quando venne istituito il treno direttissimo fra Venezia

e Milano, il direttore generale delle ferrovie, con savio accorgimento, aveva stabilito che avesse pochissime fermate, appena tre o quattro su tutto il percorso. Egli aveva probabilmente veduto come questi direttissimi sono organizzati all'estero, nel Belgio, per esempio, dove i treni diretti, che vanno da Bruxelles ad Ostenda, non si fermano nè a Gand nè a Bruges, che sono pure città più importanti di molte nostre. Ebbene, appena questi treni furono stabiliti, sorsero i rappresentanti di altre città lungo il percorso a chiedere che non solo i diretti ma anche questi direttissimi si fermassero in stazioni non comprese nel progetto primitivo, perchè la fermata in queste stazioni contraddiceva alle ottime idee fondamentali, con le quali il direttore generale delle ferrovie aveva costituito quei treni per le comunicazioni fra Venezia e Milano.

Veda dunque il ministro come le ingerenze, che possono essere esercitate dai deputati, non vengano meno anche con l'amministrazione autonoma.

Ma, del resto, intendiamoci una buona volta quando parliamo di ingerenze parlamentari. Pretendiamo noi proprio che un direttore generale veda tutto da sè, faccia tutto da sè, sia alieno da qualsiasi raccomandazione, per quanto grande sia il suo potere, per quanto il suo potere sia assoluto? Io penso, onorevoli colleghi, che abbiate letto tutti il libro: *Napoléon et les femmes*. Napoleone non subiva influenze parlamentari, ma ne subiva altre!

Ed è pur noto che, sotto *l'ancien régime*, non c'erano deputati, i quali esercitassero la loro influenza sul Governo; ma il privilegio di domandare le grazie, per esempio, era attribuito ad una corporazione di Parigi, che non mi è permesso di nominare in questa Camera.

Quando parliamo di ingerenze parlamentari dobbiamo intenderci: prima, perchè queste ingerenze parlamentari non esistono così come si affermano; in secondo luogo perchè esse sono un temperamento all'eccessivo potere, che esercita nel nostro paese la burocrazia.

Ma ho detto che la precipua ragione, che mi ha indotto a parlare, è la considerazione del disegno di legge definitivo, che dovremo approvare e sta per essere presentato dal Governo, sull'esercizio delle ferrovie di Stato; ed è in ordine a questo disegno definitivo che rivolgo al Governo, a modo di conclusione, due speciali raccomandazioni.

La prima è di studiare se non sia possibile rianimare la fiducia e l'operosità del personale ferroviario, poichè nessun mezzo pare sufficiente, col rendere il personale stesso partecipe, in qualche modo, ai benefici dell'impresa.

Questa partecipazione del personale ferroviario ai benefici dell'impresa è un concetto, che si avvicina alquanto alle dottrine socialiste; un concetto audace, del quale io stesso riconosco difficile l'attuazione, ma che mi pare meriti tutto lo studio del Governo.

Per mia parte son sicuro che il giorno, in cui tutto il personale ferroviario, dal direttore generale all'ultimo facchino, fosse in qualche modo partecipe ai benefici dell'impresa, avrebbe tutto l'interesse di sorvegliare l'impresa stessa, di vigilarla continuamente, di far sì che producesse i maggiori risultati possibili con la minore spesa.

Una seconda raccomandazione faccio al Governo: di portare assolutamente il direttore delle ferrovie a render conto, come membro del Gabinetto, dell'opera sua alla Camera.

Il Ministero dei lavori pubblici ha ormai una quantità di attribuzioni, che eccedono l'attività di un uomo, anche se questi ha l'energia e l'ingegno del mio amico Gianturco.

L'onorevole Gianturco, specialmente con i nuovi disegni, che ha presentato, e che estendono l'attività del suo Ministero in modo notevole, deve comprendere che il suo « omero mortale » deve fremere sotto « il peso enorme », e che le ferrovie devono passare ad altre mani. Ora, quando egli viene qui alla Camera a difendere l'opera dell'amministrazione ferroviaria, merita forse l'ammirazione, che circondava il cavaliere fatato del medio evo, che difendeva una bella incognita; (*Ilarità — Commenti*) ma io non lo posso assolutamente seguire in questo suo generoso ardimento.

Con queste raccomandazioni e con queste domande, che il Governo, spero, accoglierà (e che credo esprimano i voti del paese, che assolutamente, e per nessuna ragione, non può tollerare questo disservizio ferroviario, che fa la giusta parte, più assai che la Camera non creda, alla colpa del personale e al difetto del materiale), con queste raccomandazioni chiudo il mio discorso. E lo chiudo con la dichiarazione franca ed esplicita che, se saranno accettate dal Governo, continuerò ad aver fiducia nell'opera sua; se non saranno ac-

cezzate, considererò il suo rifiuto come incapacità di provvedere in quel modo, che il paese reputa assolutamente urgente e necessario alle presenti condizioni del servizio ferroviario, e, fossi anche solo, con gravissimo dolore, voterò contro il Ministero. (*Approvazioni — Commenti — Congratulazioni*).

PRESIDENZA DEL VICE PRESIDENTE DE RISEIS.

PRESIDENTE. Viene ora la volta dell'onorevole Alessio, che interpella il ministro dei lavori pubblici « per sapere se eventualmente non sieno cause dell'odierno disservizio ferroviario le disposizioni adottate per regolare le rispettive responsabilità degli uffici di direzione e degli organi di controllo ».

Voci. A domani, a domani!

ALESSIO. Onorevole Presidente, vorrei rimettere il mio discorso a domani.

Voci. Parli, parli!

PRESIDENTE. È presto ancora per por termine alla seduta. La prego quindi, onorevole Alessio, di svolgere la sua interpellanza.

ALESSIO. Onorevole Presidente, io devo parlare a lungo, e la Camera è stanca.

Voci. Parli, parli!

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, onorevole presidente del Consiglio.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Credo che sia necessario di procedere con un po' di rapidità: abbiamo ancora otto bilanci da discutere e siamo in dicembre.

Onorevole Alessio, ella può essere certo che noi tutti la ascolteremo con piacere e con la massima attenzione. (*Bravo!*)

ALESSIO. Ringrazio il presidente del Consiglio, che m'incoraggia con le sue espressioni. La Camera comprenderà però la mia situazione: arrivo ultimo in una discussione così grave, ed arrivo ultimo a quest'ora, quando tutti i colleghi sono già stanchi.

Voci. No, no!

ALESSIO. Avrei anche rinunciato a parlare, se non avessi riscontrato in alcuni discorsi, e particolarmente in quelli degli onorevoli Crespi e Brunialti, una accentuazione politica e sociale contro l'esercizio di Stato, di cui forse essi non hanno compreso tutta l'importanza. Sostenitore fervido di questo sistema credo perciò dover spendere

la mia parola in opposizione a quanto essi hanno detto.

Certamente i sostenitori dell'esercizio di Stato non si sono mai dissimulati le difficoltà dell'ordinamento che si proponeva. Oggi riconoscono quanto di buono è stato fatto, e sono pronti del pari a correggere e a modificare ciò, che eventualmente si manifestasse di emendabile, di correggibile. I sostenitori dell'esercizio di Stato non si sono mai dissimulati le difficoltà che si presentavano. Esse derivavano particolarmente dal fatto che l'esercizio ferroviario è un'industria, e come tale deve essere organizzata e conservata. Esse dipendevano dalle estreme differenze, nelle correnti del traffico nelle varie parti del paese, per cui la intensità sua si appalesa ben diversa e nel Settentrione e nell'Italia centrale e nel Mezzogiorno. Esse si riferivano al carattere indisciplinato, poco rispettoso dell'autorità, eccessivamente individuale, non di rado inetto o impreparato all'azione collettiva, che è proprio degli italiani. Esse, infine, non potevano non sorgere dalla facilità della coalizione, che al primo atteggiamento di debolezza o di impotenza si sarebbe formata tra il capitale bancario, il capitale marittimo e il capitale industriale contro una iniziativa, che assicurava di sua natura uguaglianza di trattamento ad ogni ordine, per quanto modesto, di consumatori.

Ma non possono del pari dimenticare quanto di bene l'esercizio di Stato ha fatto e sta facendo.

L'enorme lavoro, che è stato concretato in questi ultimi diciotto mesi, sotto la direzione di quella potente intelligenza, che è il commendator Bianchi, non può essere trascurato o messo in oblio dagli imparziali.

Non si può tacere come si siano proposte e presentate nuove forme di tariffe, siano differenziali, siano vicinali, le quali rispondono a quel concetto di unità politica ed economica, a cui noi, sostenitori dell'esercizio di Stato, abbiamo sempre procurato di informare il sistema della politica ferroviaria. Nè si passi in silenzio come, e all'atto dell'inizio dell'esercizio ed anche recentemente, per effetto del disegno presentato dall'onorevole Gianturco, tutto ciò che si riferisce a nuovi impianti ferroviari, a raddoppiamenti di binari, a esecuzione di nuovi lavori, vada presentato secondo un concetto ed un indirizzo organico, che certo non si riscontrava quando funzionavano le Società ferroviarie, nè era allora possibile,

data la ripartizione di reti così meccanica.

Da ultimo la crisi profonda tra il personale e l'amministrazione ferroviaria è ora assolutamente scomparsa; fatto questo importantissimo e dovuto all'esercizio di Stato. Quando assistiamo all'odierna condotta dei ferrovieri, che col loro contegno, con le loro dirette informazioni mirano a sostenere e rafforzare l'autorità del capo dell'amministrazione, il fatto, come diceva l'onorevole Turati, ci consola, e ci conforta, perchè la moltitudine, la massa viene in aiuto allo Stato. Ora nel dissidio, così vivo e persistente in Italia tra le moltitudini e gli organismi pubblici, è ottimo indizio che una parte tanto considerevole di funzionari sia d'accordo col Governo per mantenere il servizio disciplinato, per ordinarlo ai suoi fini.

Ma una eccessiva tenerezza paterna non ci vieta di riconoscere le mancanze e gli errori.

Il vantaggio degli esercizi di Stato è che essi sono emendabili, sono suscettibili di correzioni, di perfezionamenti.

Di fronte ad un esercizio privato lo Stato non ha che i termini di una convenzione, e questa non può ricevere una interpretazione diversa da quella, che è imposta dai tribunali, più l'azione d'un ufficio d'ispettorato, e noi sappiamo quale efficacia avesse quest'ultimo. Al di là di tali confini l'autorità dello Stato non può andare. Invece gli ordinamenti degli esercizi di Stato sono oggetto di continue modificazioni ed emende. La Prussia ha introdotto l'esercizio di Stato su di una scala alquanto estesa nel 1880. Ma nel 1895 ha avuto il coraggio di introdurre un sistema nuovo, che modificava notevolmente il sistema anteriore. L'Austria, che cominciò a riscattare e a svolgere i suoi esercizi di Stato nel 1884, ha proseguito di continuo in successive modificazioni, alcune delle quali importantissime, come quelle recenti del 1902.

Quanto hanno fatto quei Governi possiamo fare anche noi. Ma occorre affrontare serenamente il problema, non bisogna subire le impressioni d'un affetto paterno, che ci scongiuri dal riconoscere, dove è realmente, il guaio, il guasto. È inutile fare la questione dei nuovi binari, che occorrono, dei nuovi impianti, che mancano. Sta il fatto che indiscutibilmente il servizio ferroviario in quella parte, che riguarda più d'avvicino il pubblico, cioè il movimento e il traffico, va pessimamente, specialmente nel settentrione d'Italia, sia nei riguardi dei ritard

dei treni, sia nei riguardi delle consegne delle merci. Dobbiamo quindi ricercarne le cause.

Perchè, domanda il commerciante (il quale non ha mai preteso di fare dello Stato italiano il responsabile di una situazione, che si è aggravata in un periodo di venti anni, di una situazione, che esso ha dovuto accettare come una eredità senza beneficio di inventario) perchè, egli domanda, quello che andava, sia pure mediocrementemente, ma andava con l'esercizio privato, non procede oggi, benchè vi siano le stesse linee, benchè il materiale mobile sia aumentato e i funzionari ricevano compensi anche più alti? Questo è il tema. Come dunque coi servizi sociali si risolveva la questione, ed oggi non si sa risolvere?

La si risolveva, perchè le società sfruttavano le linee, non curandone la manutenzione ordinaria, e sfruttavano il personale; cose tutte che noi non possiamo, nè dobbiamo fare.

Ma non conviene dimenticare, che le Società avevano applicato un sistema commerciale di esercizio, che avvicinava la funzione alla sede del suo svolgimento, distribuiva l'opera e le responsabilità lungo le linee, attribuendole a dati capi con responsabilità individuali, e rendeva possibile la soddisfazione dei bisogni e delle domande, secondo le speciali attitudini del mercato e del traffico. (*Bene!*)

Infatti la rete Mediterranea aveva una direzione generale, che non si occupava punto del movimento e del traffico: teneva due direzioni di esercizio, una a Torino ed una a Napoli, divise in tre uffici, movimento e traffico, manutenzione, trazione; poi sotto di sè, nei due compartimenti, sette ispettorati principali, e questi suddivisi in 43 sezioni attive, con una media di circa 350 chilometri di linee per ciascuna, a cui erano preposti singoli ispettori di sezione. Separatamente poi esistevano gerarchie diverse per servizi di stazione, di perlustrazione dei treni, per la trazione e per la manutenzione.

Migliore e più perfetto era l'ordinamento della rete Adriatica. Nemmeno questa affidava alla direzione generale poteri accentratori per quanto concerne il movimento e il traffico, che è il servizio più importante: esisteva una sola direzione di esercizio, col nome di *direzione dei trasporti*, e risiedeva a Bologna. Dipendevano da questa otto sezioni di movimento suddivise in 25 reparti; anche qui la media dei chilo-

metri di linea di ciascuno dei reparti era appena di 200 o 250; la responsabilità era personale dei capi di movimento e degli ispettori dei reparti, mentre, con separate carriere e discipline, si provvedeva al servizio delle stazioni, dei treni, della trazione, delle officine, ecc. ecc.

In una parola, quali erano i concetti industriali, da cui partivano le Società? Questi: nessun accentramento nella direzione generale per quanto si riferiva al movimento ed al traffico; assegnazione della responsabilità del movimento e del traffico ai capi del personale lungo le linee, con una media di riscontro di 234 chilometri per la rete adriatica, di 356 per la rete mediterranea; specializzazione dei servizi di manutenzione di trazione e di stazione lungo le linee, ed a fianco gli ispettori del movimento e del traffico.

Notate poi che tale ordinamento delle Società non era affatto perfetto dal punto di vista del traffico, precisamente perchè non era ancora abbastanza discentrato.

Se invero prendiamo in mano i rapporti degli ispettori del 1901 (vol. I, pag. 43), e' imbattiamo in censure in questo senso: che cioè « la soverchia estensione delle linee « affidate agli ispettori di sezione attiva o « di riparto rendeva loro impossibile di « percorrerle tutte con la necessaria frequenza; il che era reso ancor più grave « da ciò che nella maggior parte dei casi « la sede della sezione era unita alla sede « dell'Ispettorato principale, cosicchè la residenza dell'ispettore veniva a trovarsi ad « una estremità e talvolta anche fuori delle « linee stesse ».

Qual'è, invece, l'ordinamento attuale? A mio giudizio, la Direzione generale delle ferrovie ha una estensione di competenze eccessiva.

Ho letto gli ordini del giorno da essa emanati per determinare le sue attribuzioni, e credo di non ingannarmi affermando, nei riguardi dell'esercizio, della manutenzione delle linee e della trazione, che essa ha riservato a sè troppe funzioni, troppi poteri, troppe deliberazioni.

Questo eccesso è tanto più grave in quanto la Direzione generale risiede a Roma, che è così lontana dalle regioni, dove è maggiore l'intensità del traffico. Nè basta; chè tale sovraccarico è ancor più inasprito dalla dipendenza, in cui vengono a trovarsi di necessità le Direzioni compartimentali, talvolta perfino obbligate a fare una relazione giornaliera per determinati rami di servizio.

Anche il lavoro per iscritto, affatto contrario all'indole del servizio ferroviario, tende a crescere e a complicarsi.

Ciò per la Direzione generale. Per quanto si riferisce poi alle Direzioni compartimentali, queste sono state istituite con concetti troppo burocratici. Esse intanto hanno una sfera di azione troppo vasta in causa della smisurata loro estensione chilometrica; per esempio, Torino deve attendere a 1,849 chilometri, Milano a 1,446, Venezia a 1,187, Firenze a 1,126, Roma a 1,588. E tale imperfezione è tanto più grave in quanto l'estensione della competenza chilometrica è maggiore dove è più intenso, più ripetuto, e rinnovato il movimento e il traffico. Si sono in una parola seguiti criteri storici e politici anzichè criteri ferroviari.

Nè basta: la condizione delle sezioni attive e dei reparti è tuttora pensile, in quanto l'ordine del giorno dell' 11 settembre 1905 non li disciplina e li mantiene separati, pur dichiarandoli dipendenti dalle Direzioni compartimentali e riservandosi di fonderli insieme, anzichè di discentrarli.

Tende così a sostituirsi alla responsabilità singola dei capi del movimento per determinate linee e per determinati reparti, la responsabilità collegiale ed astratta delle Direzioni compartimentali. Il che spazza quella elasticità, quella snellezza di movimenti, che deve essere propria delle aziende ferroviarie e non è possibile se non con responsabilità complete e distinte. Al contrario non vi è accentramento soltanto a Roma, ma vi è accentramento di funzioni dalle linee e dai riparti di linee alle varie Direzioni compartimentali a Napoli, a Roma, a Milano, a Genova, a Venezia, e così via.

Nè basta ancora. Di fronte alle Società, per quanto debole ne sia stata l'efficacia, poteva spiegarsi il servizio dell'ispettorato, specie lungo le linee. Vi erano 637 ispettori, di cui 343 di ruolo, 73 del Genio civile, 321 straordinari. Oggi il servizio dell'ispettorato sulle linee, non nel centro, è ridotto quasi a nulla; perchè su 888 funzionari, ben 534 hanno la dirigenza dei riparti, e quindi non sorvegliano perchè sono sorvegliati. Il vero servizio dell'ispettorato è attribuito così a 354 funzionari, di cui 131 soltanto vigilano il movimento e il traffico sui 12,000 chilometri delle nostre linee.

Si dice che gli esempi esteri sono in favore dello ordinamento, che abbiamo introdotto. Ma questo è completamente smentito dai fatti e dallo studio della questione.

Sarò brevissimo.

In Prussia i poteri dell'autorità centrale, del Ministero, sono scarsissimi. Il Ministero, che ha l'autorità centrale delle ferrovie, si occupa soltanto della decisione dei reclami, della modificazione degli orari, delle spese superiori all'importo di 50 mila marchi, dell'ordinamento delle tariffe e del personale.

In Austria, nel 1884, si era creata, come da noi, una direzione generale accentratrice ma successivamente, in seguito all'esperienza, si sono sempre più delegate le funzioni della direzione generale alle direzioni compartimentali; tanto che nel 1902 si può dire che la direzione generale austriaca è rimasta con poteri molto scarsi. E questo si vede anche dalla proporzione degli impiegati residenti presso la direzione centrale e presso le direzioni d'esercizio e nelle linee.

Nel 1885 vi erano in Austria 12,750 impiegati ferroviari di Stato, di cui al centro 800 e presso le direzioni d'esercizio e lungo le linee 11,950. Nel 1895, cioè dieci anni dopo, gli impiegati diventano 33,850; ma soltanto 1096 vanno al centro e sulle linee, e sulle direzioni 32,754. Dunque non accentramento, ma discentramento.

V'ha di più. È ben minore all'estero l'estensione delle linee e delle circoscrizioni compartimentali in relazione alla intensità del traffico. Perchè è questo il criterio fondamentale!

Non bisogna calcolare soltanto l'estensione chilometrica, ma bisogna tener conto altresì del numero dei treni sulle varie percorrenze e assegnare una circoscrizione più estesa là dove è minore il numero di treni, ed inversamente una minore circoscrizione chilometrica di linee dove i treni sono più numerosi, più carichi, più ripetuti. Ora in Prussia si nota questo fatto che si ripete anche in Austria; e cioè che nelle città e nelle zone, dove maggiore è l'intensità del traffico, ivi è minore l'estensione chilometrica soggetta alla competenza della direzione compartimentale: a Berlino 589, a Maganza 1037, ad Essen 1100, a Saarbrücken 1037, a Elberfeld 1164. Invece, dove è minore lo sviluppo del traffico, ivi è maggiore la competenza della direzione compartimentale: così a Breslavia 2050 chilometri, a Danzica 2284, a Königsberg 2341, a Posen 2030.

In Austria del pari. Noi vediamo che le direzioni d'esercizio hanno competenze meno limitate nelle zone più ricche: così a Vienna su 698 chilometri, a Trieste su 309

a Olmütz su 484 a Innsbruck su 583. Solo nelle zone meno dense di rapporti mercantili dove la competenza è molto maggiore; per esempio, a Lemberg 1097, a Praga 1064, a Pilsen 943, a Stanislav 972.

Noi, invece, abbiamo attribuito una più vasta sfera d'azione, seguendo in ciò il vecchio criterio storico e politico, là dove è una maggiore intensità del traffico. E questo, a mio giudizio, fu un errore fondamentale.

Nè basta ancora. All'estero è notevole la ripartizione delle funzioni e delle responsabilità. Sono distinte le funzioni di circolo dalle funzioni di linea.

Quindi le direzioni compartimentali si occupano più particolarmente delle contabilità, delle tariffe, del personale, del servizio locomotive e del materiale. Invece, il servizio di stazione e di movimento, quello di manutenzione delle linee, e quello per completamente fabbricati ed impianti, concerne la responsabilità propria delle amministrazioni sulla linea e non spetta in massima ad autorità centrali.

Non è finito ancora.

In Prussia è notevole il predominio della responsabilità individuale sulla collettiva; fatto importantissimo, specialmente in Italia, dove il lavoro individuale, lo sapete tutti, è squisito, eminente, perfetto, mentre l'opera collettiva è, lo sappiamo tutti, molte volte nulla. (*Commenti*).

Ora nei servizi di movimento si assiste all'azione di una doppia gerarchia: l'azione di direzione è assegnata a certi funzionari che si chiamano *dezernenten*; ma di fronte ad essi stanno gli ispettori che controllano i *dezernenten*: quindi è reso possibile un energico riscontro su quel servizio del movimento e del traffico, che è, nei rapporti col pubblico, il fondamentale.

Da noi è ben diversa la situazione fatta dall'ordinamento attuale; esso tende a creare, a rafforzare una responsabilità collegiale, invece della responsabilità individuale; condensa troppo lavoro in dati centri, e non lo segue o non lo cura abbastanza lungo le linee e sezioni di linee, non tien conto sufficiente della diversa intensità del traffico, e va trasformando l'organismo ferroviario almeno io dubito, non già in un organismo industriale, ma in un organismo burocratico.

E vengo ad un altro punto importantissimo della questione, quello che riguarda il modo e il funzionamento della circolazione dei veicoli; circolazione dei veicoli, i cui difetti, le cui mancanze, provocarono,

specialmente nei grandi centri commerciali e industriali, i maggiori laggi. Ora notiamo, intanto, che il funzionamento di esso è indipendente dal fatto, che l'esercizio sia assunto dallo Stato o dall'industria privata.

Il problema, nei due casi, è il medesimo; ed il collega Crespi lo riconoscerà. Qui l'opera del personale manuale non ha importanza alcuna, l'azione è tutta del personale superiore, e per così dire intellettuale.

Si tratta di un lavoro di coordinazione e di ripartizione, non di un lavoro materiale.

È anzi questo il problema tecnicamente più difficile fra i problemi ferroviari. Come vi si provvedeva prima del passaggio delle ferrovie allo Stato?

La Mediterranea teneva a Torino la direzione dell'esercizio, più, a fianco di questa, l'ufficio di controllo dei veicoli; a Napoli pure una direzione di esercizio con a fianco un ufficio di controllo veicoli.

Anche l'Adriatica a Bologna aveva, accanto alla direzione dei trasporti, l'ufficio centrale dei veicoli. Questo sistema presentava perciò il vantaggio di rendere contemporanee le disposizioni e le deliberazioni dell'ufficio veicoli con quelle delle direzioni d'esercizio o dei trasporti.

Nè basta: era molto meno grave il problema sotto l'esercizio privato che non oggi, perchè, per la divisione delle reti e dei compartimenti, si agiva di necessità in aree più ristrette, nelle quali poteva essere più facilmente regolato e disciplinato il movimento della circolazione dei veicoli. Con l'ordinamento attuale, invece, si è creato un ufficio centrale dei veicoli a Roma, pur conservando le tre sezioni regionali dei veicoli, a Torino, a Bologna e Napoli. Sotto queste sezioni regionali sono poi stati stabiliti uffici speciali di ripartizione veicoli, e precisamente otto a Torino, nove a Bologna e dieci a Napoli.

Quale ne è la funzione? La fornitura dei carri spetta agli uffici di ripartizione, che li debbono poi avviare a date sedi di concentramento. La compensazione tra i vari circoli entro la zona di una sezione regionale di veicoli è regolata e disposta dalla sezione regionale, l'ufficio centrale non ha che mansioni di semplice controllo, e provvede, o dovrebbe provvedere per casi straordinari. Quali sono, a mio giudizio, le imperfezioni di siffatto ordinamento? Non quelle indicate dall'onorevole Crespi, perchè un ufficio centrale occorre sempre; tanto è

vero che anche gli altri paesi lo hanno, nè si può affidare alle direzioni compartimentali la distribuzione dei carri, che esse riserverebbero a sè con soverchia gelosia.

In Germania, ad esempio, dove pure vi è un decentramento notevole, l'ufficio centrale è stabilito a Magdeburgo, che è proprio nel centro della Germania; nell'Austria il *Zentralwagendirektionsamt* si trova a Vienna.

Ma, secondo me, l'errore di siffatto ordinamento consiste anzitutto nell'aver collocato l'ufficio centrale a Roma; perchè Roma è lontana dai maggiori centri del traffico e, trattandosi di impartire ordini, questi non possono essere trasmessi con la dovuta rapidità, non di giorno in giorno, come si conviene, ma di ora in ora; e poi perchè (i fatti sono fatti) l'intensità del movimento e del traffico non risiede nel Lazio o nel Mezzogiorno, ma nel triangolo Milano-Torino-Genova e poi più lentamente nel Veneto, e più lentamente ancora nella Emilia e nella Toscana e così via.

Non basta ancora. I circoli di ripartizione, che sono quelli che assegnano il materiale rotabile, sono troppo estesi. Per esempio il circolo di Torino ha 620 chilometri di percorrenza complessiva, sui quali deve distribuire e dai quali deve attendere vagoni e carri. Milano ne ha 520, ed altri circoli sono stati istituiti con criteri assolutamente erronei. Così il circolo di Genova non è stato creato conformemente all'importanza e all'ufficio commerciale di Genova nell'economia del paese perchè comprende tutta la linea, che va da Ventimiglia sino a Vezzano, cioè tutta quanta la Liguria. Ora, tenendo conto delle funzioni commerciali di Genova, il circolo di ripartizione dei carri doveva essere meno vasto, ma più denso e più accentrato intorno al porto.

Finalmente nella distribuzione delle sezioni regionali dei veicoli sono stati seguiti dei criteri storici a mio giudizio assolutamente sbagliati. Il mantenere ancora a Torino, a Bologna, a Napoli questi uffici non risponde al modo con cui si ripartiscono e si svolgono le correnti del traffico. Quelle sedi erano giustificate, data la divisione fra le grandi reti d'un tempo, non oggi in cui quella divisione più non esiste. Il problema, del resto difficilissimo, deve essere risolto secondando le correnti normali del traffico e istituendo gli uffici di distribuzione dei veicoli in modo che e per sede e per destinazione rispondano ai caratteri di tali correnti.

E quali sono esse? Vi sono correnti straordinarie, come quelle rappresentate dal trasporto delle uve e delle barbabietole. Ma vi è altresì una corrente normale, la quale è di triplice ordine: è una corrente di importazione che va dai porti ai centri di distribuzione come Torino, Milano, Firenze e alle zone industriali: vi è una corrente di esportazione, che va dalle zone industriali ai confini, ai porti e ai centri di distribuzione, e finalmente vi è una corrente di distribuzione, che parte da questi centri, quali sono Torino, Milano, Firenze, Roma, Napoli, e va naturalmente ai luoghi di destinazione e di consumo.

È siffatto andamento delle correnti del traffico nazionale che conviene aver presenti e per regolare la distribuzione dei veicoli, e con essi la distribuzione normale della circolazione delle merci.

Signori ho finito. Credo che il problema non sia politico. È un problema esclusivamente tecnico. (*Commenti*).

Noi non dobbiamo oggi giudicare dell'esercizio di Stato. La questione è stata già risolta e l'attuale tema vi è affatto estraneo. Noi dobbiamo determinare un nuovo regolamento delle funzioni amministrative, delle funzioni della circolazione delle merci, compatibile con la natura generale del servizio ferroviario e con la natura speciale del nostro commercio.

Nella funzione amministrativa bisogna delegare alcuni poteri dal centro alle direzioni compartimentali: in queste conviene separare le funzioni di circolo dalle funzioni di linea; è necessario sostituire nelle funzioni di linea (e su ciò insisto massimamente), a qualsiasi inizio o neoformazione di responsabilità collettiva, la responsabilità individuale, che, in materia di economia ferroviaria, è tutto. Rafforziamo questo tipo di responsabilità individuale e molti errori, che si lamentano oggi, saranno evitati.

Finalmente converrà disporre una naturale bipartizione dei poteri, per cui vi sia chi dirige, ma vi sia anche chi sorveglia. Aumento quindi nel numero degli ispettori, ma sulle linee, non al centro o alle direzioni compartimentali.

Questo nei riguardi della funzione amministrativa. Nei riguardi delle funzioni di circolazione, è mestieri abbandonare così, rispetto alle sedi degli uffici ferroviari come rispetto ai modi del funzionamento i criteri storici e politici del passato, secondando, invece, il corso normale delle correnti commerciali. E con ciò ho finito, e vi ringrazio.

della benevolenza con la quale mi avete ascoltato. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Moltissimi deputati si congratulano con l'oratore.*)

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

PRESIDENTE. Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Rubini al ministro dei lavori pubblici « sul servizio ferroviario ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Ma che domani, dobbiamo far strada!

RUBINI. Sono agli ordini della Camera.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Parli, onorevole Rubini.

RUBINI. Onorevoli colleghi, se mi vorrete ascoltare io vi prometto che non parlerò per più di un quarto d'ora, o venti minuti. Io entro in questa discussione quasi di sbieco; vale a dire che mi son lasciato trascinare dall'amore dell'argomento a rispondere alla interpellanza, che ha quasi rivolto a me ieri l'onorevole Crespi nel suo bellissimo discorso, bellissimo sebbene forse in tutto io non possa aderire a ciò che egli ha detto e censurato. È certo che il suo è stato un discorso di uomo conoscitore della materia, di uomo di valore. Io mi lasciai attrarre dal suo facile e simpatico eloquio e caddi nella rete; vale a dire, che, non potendo rispondere come interpellato, mi sono fatto interpellante; nient'altro che così. Avrei potuto rispondere, forse, più appropriatamente, in sede di bilancio, ma, poichè la discussione ferroviaria evidentemente si esaurirà con questa larghissima che si sta facendo e che non è ancora finita, è certo che al momento in cui si discuterà il bilancio dei lavori pubblici, non vi sarà più alcuno, che si interesserà dell'argomento, ormai esaurito, delle ferrovie.

L'onorevole Crespi che cosa desiderava di sentire da me?

Egli mi domandò come io avessi trovato la proposta di bilancio allora quando riferii sull'assestamento del 1905-906 e mi fece anche un'altra domanda, se, cioè io fossi soddisfatto del risultato finanziario, che diedero le ferrovie, o che si crede che abbiano a dare.

Intorno alla prima parte delle domande dell'onorevole Crespi, io dirò che la proposta di bilancio, trovata nel disegno di assestamento, e conforme a quella del bilancio dei lavori pubblici dell'anno corrente,

certamente era rudimentale, non accompagnata da spiegazioni non solo, ma mancava nel disegno di assestamento ciò che le poteva conferire un valore legislativo. Mancavano cioè gli articoli di legge nell'assestamento, che approvassero formalmente quella proposta di bilancio e dovevano stabilire qual significato avessero le impostazioni inscritte nella proposta medesima.

A questo ha dovuto provvedere la Giunta generale del bilancio e naturalmente ha commesso a me, come relatore dell'assestamento, di farlo, e poi ha avuto la compiacenza di approvare le mie proposte.

Da queste proposte sono scaturiti nella discussione col ministro del tesoro e col ministro dei lavori pubblici, due articoli di legge coi quali anzitutto si diceva « è approvato il bilancio delle ferrovie, allegato allo stato di previsione del ministero dei lavori pubblici » così come avviene per il bilancio del Fondo per il culto, del Fondo beneficenza di Roma, ecc.

Con l'altro articolo si stabiliva l'ammontare definitivo del fondo di dotazione in conformità della legge del 22 aprile 1905. Tutto ciò come struttura di bilancio.

Si sono aggiunti inoltre alla legge di assestamento due altri articoli, il 13 ed il 14. Coll'articolo 13 si dispone (voglia riflettere la Camera all'importanza legislativa ed alla delicatezza della questione) di fissare il carattere specifico che debbono avere nei riguardi delle attribuzioni parlamentari e delle attribuzioni del Governo le singole impostazioni quali erano proposte nel bilancio delle ferrovie, impostazioni che erano indicate per numeri e per lettere senza determinare se fossero capitoli od articoli. Io ho creduto necessario, appunto per distinguere la competenza rispettiva del potere legislativo e del potere esecutivo, di proporre che, col linguaggio della legge di contabilità, i numeri si riguardassero come capitoli e le lettere come articoli.

Coll'altro articolo 14 si dispose, ed è anch'esso importante, che alcune impostazioni di quel bilancio relative ad opere di manutenzione ordinaria e straordinaria e specialmente di rinnovazione, non dovessero passare in economia alla fine dell'esercizio quando anche non impegnate, cosa anch'essa non nuova, sebbene in contrasto colle disposizioni generali della legge di contabilità. Tale disposizione mi pareva assolutamente necessaria e fu accolta con piacere non solo dalla Direzione generale delle ferrovie ma anche dal Governo. Se noi non facessimo questo

piccolo strappo alla legge di contabilità, che del resto è confortato come diceva da vari altri esempi, finiremmo col dotare meno bene di quanto si voleva e credeva i servizi e i lavori delle ferrovie della specie. Del resto, su tutto ciò vi sarà campo di ritornare quando si discuterà il disegno sull'organizzazione definitiva.

E vengo all'ammontare delle assegnazioni che sarà forse la parte meno noiosa di questo mio discorso. Le assegnazioni non erano, secondo noi, tutte appropriate; non erano sufficienti specialmente nella parte che riguarda le spese di rinnovazione del materiale mobile, e lasciavano anche dubitare che potessero essere insufficienti nella parte che riguarda la rinnovazione della soprastruttura, cioè del materiale metallico di armamento, delle rotaie e delle massicciate e forse anche nella parte ordinaria che riguarda la manutenzione corrente della massicciata, la sostituzione di traversine nuove alle vecchie.

Comunque sia, noi abbiamo cercato dei dati, ma il tempo urgeva ed il direttore generale Bianchi, che come tutti sanno è sovraccarico di lavoro, non poteva fornirci tutti con tutta la prontezza desiderata; si è quindi, per ciò che concerne l'armamento, la manutenzione delle massicciate e la sostituzione delle traversine, raccomandato alla Direzione generale delle ferrovie, naturalmente per il tramite del Governo, che volesse accompagnare i bilanci successivi con qualche maggiore schiarimento della dimostrazione e della sufficienza degli assegni.

Ci siamo industriati invece ad irrobustire l'assegno che riguarda la rinnovazione dei rotabili. Voi sapete quante e giustificate lagnanze abbiamo udite intorno alla deficienza dei rotabili.

Ora che cosa era stato proposto in quel disegno di bilancio tanto per l'assestamento che per l'anno in corso? Si erano proposti sette milioni per rinnovazione di materiale mobile.

Il ragguaglio comunemente accettato fra prodotto lordo del traffico e rotabili è quello di due volte il materiale mobile in valore di costo per rispetto all'ammontare del prodotto, di modo che in confronto del traffico totale di circa, allora, 345 milioni, la nostra dotazione di materiale mobile avrebbe dovuto essere di 690 milioni: essa però era deficiente, cioè di soli circa 560 milioni; ciò malgrado in ragione di 7 milioni all'anno di rinnovazione, così come erano proposti voi comprendete che era tanto come

proporre di rinnovare il materiale in 80 anni.

Potevamo lasciare inosservata questa anomalia? Noi non abbiamo fatto nè questione teorica nè formale, non questione di autonomia o non autonomia, giacchè a sentire certi esagerati fautori dell'autonomia nemmeno avremmo dovuto mettere gli occhi sul bilancio; messo in disparte il dottrinarismo non abbiamo creduto di eccedere nella inframmettenza parlamentare proponendo delle modificazioni negli assegni, ritenuti assolutamente deficienti, al potere esecutivo ed alla Direzione delle ferrovie e di insistere perchè fossero accettate. Si è detto al direttore: ma con sette milioni che cosa si fa? Con essi ci vorrebbero ottanta anni a rinnovare il materiale, mentre siamo prenutti di lagnanze al riguardo. Anche se si attribuisse ai rotabili la vita media eccessiva di quaranta e sessanta anni voluti dalle convenzioni, e pur supposto che la dotazione del primo anno crescesse poi in proporzione dell'aumento previsto del traffico, non basterebbero per primo assegno dieci milioni.

Questo, o in iscritto, o a voce feci presente al direttore generale, in armonia anche ai conti e alle ipotesi istituiti nella relazione sul disegno di legge per l'esercizio presentato nel 1904 dagli onorevoli Tedesco e Luzzatti, nella quale si parla di un fabbisogno iniziale di quindici milioni. Ma tuttavia il toccare il bilancio (lo sanno tutti i ministri del tesoro e l'onorevole Majorana non meno degli altri) è sempre cosa che non si vede volentieri; e quindi io dovevo cercare di rendere la mia proposta meno sgradita, mediante una formula che rispondesse pienamente alla necessità di una congrua rinnovazione, alle ipotesi accettate rispetto all'incremento del traffico, e insieme non pesasse troppo sui risultati dei primi bilanci; tale formula ci condusse a stabilire per la rinnovazione dei rotabili una somma pari al 3 e 78 del prodotto lordo, rispondente alla supposizione che questo aumentasse ogni anno del 3 e 50 per cento e ritenuta l'età media dei rotabili medesimi in 35 anni.

Con essa formula si arriverà nei 35 anni a svecchiare un poco il nostro materiale e a completarlo per ciò che si attiene alla dotazione normale attuale, perchè essa fu commisurata non all'ammontare deficiente della dotazione di 560 milioni al giorno in cui si faceva il conto, ma alla dotazione normale di quel giorno vale a dire a 690 milioni, ben inteso che si debba provvedere a parte

a tutto l'ulteriore materiale mobile richiesto dall'incremento del traffico.

Si è dovuto anche toccare qualche altra cifra del bilancio: ad esempio, le quote dei concessionari, perchè non si era pensato che, rotte le convenzioni, riprendeva vigore il contributo del 55 per cento sul provento della linea Voghera-Pavia-Brescia spettante alle Meridionali; così si è pur dovuto inscrivere in bilancio la somma dei 6 milioni per le minori migliorie stabilite dalla legge 22 aprile 1906 ed omissa. Ne venne che, dai 61,651,000 di provento netto, che prevedeva il progetto di bilancio, colle rettifiche introdotte si discese a 52,481,000, non ostante che si fosse rialzata contemporaneamente la stima del provento lordo fin dove era possibile di farlo e cioè a ragguaglio di quello effettivamente ottenuto fino al marzo di quest'anno, anzichè attenerci al prodotto lordo necessariamente minore, così come era stato adottato nella prima compilazione del bilancio.

Infatti il prodotto lordo che fu preso a base del suo computo dalla Giunta generale del bilancio, fu di 331,200,000 lire, in confronto di 323 milioni che aveva supposto la amministrazione. Malgrado questo aumento arrecato alla previsione del prodotto lordo, il provento netto si è infiacchito, si è ridotto per le integrazioni e correzioni della spesa che ho indicate. Fortunatamente, siccome è nostra abitudine di fare le stime dei proventi solamente fino al giorno in cui si erige il calcolo, così avevamo davanti a noi altri tre mesi di sperabile aumento del prodotto ed essi hanno dato ciò che ce ne ripromettevamo; ne venne che il prodotto lordo definitivo fu di lire 338,888,000 e il netto, a sua volta, si è rialzato parallelamente: invece di 52 milioni e mezzo, è arrivato a circa 59 milioni. Secondo la Giunta, però, questi non sono veramente netti, per effetto di circa 3 milioni e un quarto di spese per noleggi, che impropriamente (impropriamente come questione di merito, non impropriamente come questione legale) furono coperti con debito.

Questo è un effetto della legge 22 aprile 1905, la quale, per una svista, per un errore materiale, mise la spesa dei noleggi insieme con quella delle migliorie. La Giunta del bilancio ha trovato la cosa; l'ha deplo-rata, ma non ha potuto correggerla in sede di bilancio, ed ha dovuto subirne le conseguenze. Di guisa che le ferrovie, esercitate dallo Stato, avrebbero dato effettivamente, se si mette quella spesa nella parte ordina-

ria, come provento netto, al Tesoro, lire 59,290,000, meno 3 milioni e un quarto: ossia, circa 56 milioni, in cifra tonda.

Voi avete probabilmente anche la curiosità di sapere se le ferrovie, invece che col regime nuovo di Stato, fossero state ancora condotte sotto l'impero delle cessate convenzioni, quanto avrebbero reso. La risposta non è facile, nè io qui la espongo, nei suoi particolari; sarebbe veramente stancarvi troppo, inquantochè il beneficio e i carichi del tesoro si compongono di molte partite sparse in varie parti del bilancio delle entrate, del tesoro e dei lavori pubblici. Quella della quale ho parlato non è che la partita più grossa; ma ve ne sono molte altre che vanno in più o in meno ed anche si compensano parzialmente.

Se io potessi avere la fortuna della vostra fiducia vi direi che da un conto fatto dal Tesoro, che fu poi sottoposto al vaglio di una minuta discussione, si venne a questa conclusione che presso a poco per il Tesoro si sarebbe dovuto avere il medesimo risultato. Ma tuttavia questo risultato, quasi uguale, deriva essenzialmente dal fatto di avere confrontato il ricavo 1904-905 dell'esercizio sociale, col ricavo sperato dall'esercizio 1905-906 fatto direttamente dallo Stato coi rispettivi proventi lordi di cui il secondo più alto del primo. Ma è evidente che essendosi verificato un aumento di 22 milioni di prodotto lordo, bisognerebbe per rendere il conto finanziariamente più attendibile ed omogeneo, bisognerebbe farlo, supponendo che anche l'esercizio sociale del 1904-905 avesse potuto fruire del medesimo provento lordo e allora il confronto sarebbe riuscito migliore per l'esercizio condotto col sistema sociale privato, ma non di molto, cioè di circa 3 o 4 milioni.

Non c'è troppo male in questo risultato, ma disgraziatamente esso riflette solo il 1905-906.

Nel 1906-907 e nel 1907-908 noi assistiamo ad un capitolombolo del provento netto.

Una discesa nel secondo esercizio per rispetto al primo era già, invero, prevista di circa 4 milioni specialmente per effetto dell'ammortamento che ha cominciato a funzionare non che altra graduale e continua di uno o due milioni all'anno, come prevedevano gli onorevoli Sonnino e Carmine; ma nessuno poteva prevedere una discesa così rapida e grave come quella ora in vista; infatti, il conto rettificato del corrente eser-

cizio, invece dei 59 milioni del 1905-906, presenta pel 1906-907 un reddito netto di circa 46 milioni, e la previsione 1907-908 quello di circa milioni 47 3¼.

La discesa è tanto più significativa perchè nel frattempo il provento netto si sarebbe dovuto accrescere, in quanto che ora esercitiamo anche le linee delle Meridionali e quelle della Veneta.

Attribuendo alle Meridionali un provento netto di circa 9 milioni, dedotto si intende il rimborso per le tariffe eccezionali del 1903 ed anteriori, anche supposto, dico, che le ferrovie Meridionali contribuiscano soltanto per 9 milioni di lire e che le Venete contribuiscano anche esse per qualche cosa, noi dovevamo trovare, per non essere in perdita, un provento di 68 a 69 milioni, e non ne troviamo che 47 a 48. Questa è la situazione in due anni di esercizio.

Però io voglio sperare che, come è migliorata la situazione dall'assestamento del 1905-906 al consuntivo, così possa migliorare di 3 o 4 milioni la previsione che si fa ora, per rispetto al nuovo consuntivo.

Ed allora non avremo più un così grave diffalco, ma certo un diffalco sempre notevole, da doverlo considerare con molta attenzione, si avrà. I dati, presso a poco, si ripetono anche per il 1907-908, però, come già indicai, con un leggero miglioramento; se non che la previsione per l'esercizio 1907-908 è meno sicura di quella del 1906-1907, perchè troppo lontano. Sarà quello che sarà, e speriamo bene.

Intanto succede che, mentre secondo i risultati del consuntivo 1905-906, le ferrovie esercitate dallo Stato avrebbero dato un provento netto di esercizio del 20,90 per cento, per rispetto al provento lordo, ossia un coefficiente di spese di esercizio di 79,10 per cento e (qualora si tenga conto dei noleggi, che furono impropriamente messi a carico di debito) un provento del 19,90 per cento, con 80,10 per cento di spesa, noi discendiamo immediatamente, in correlazione del diminuito prodotto netto assoluto discendiamo al 14,03 di provento netto con una spesa di 85,97 per cento.

Supponete pure che il consuntivo possa migliorare la situazione di 4, 5 o 6 milioni ancora, ossia dell'uno o del 2 per cento, ciò malgrado voi arriverete a stento a ricondurre il provento netto al 16 per cento. Con ciò i conti che si erano fatti per stabilire con probabilità quanto di spese di migliorie si potrebbero sostenere in funzione dell'in-

cremento del traffico, conti che condussero alla conclusione di poter fare circa cinque volte di spesa per ogni milione di prodotto sulla base di un provento netto del 22-23 per cento, con questo nuovo atteggiamento del risultato vengono pienamente conturbati, perchè, quando il provento netto è soltanto del 14 per cento, invece di poter fare 5 volte di spesa patrimoniale per ogni milione di aumento del traffico noi discendiamo a tre volte sole o poco più. E se dovessimo inoltre fare ulteriori riduzioni di tariffe, sarebbe anche peggio.

Ma io ancora voglio ripetere che è sperabile che di qui alla fine dell'anno un miglioramento si trovi; è però certo che a cinque volte tanto di spesa in conto patrimoniale da coprire col debito, nei limiti cioè che il servizio del debito corrispondente possa esser coperto dall'aumento del prodotto, noi non ci arriviamo più, a meno di curare meglio l'economia della spesa di esercizio.

Questa è la conclusione, alla quale io sono arrivato.

Io sono come un notaio, onorevoli colleghi, il vostro notaio delle cifre. Io vengo qui non conturbato da nessuna passione politica o non politica, nè di veder bianco nè di veder scuro, celeste o rosso a norma di tendenza. Io guardo coi miei occhiali, e quantunque sia miope, siccome non mi lascio distrarre da altre cure nè da alcuna tendenza passionale, talvolta arrivo a persuadere e voglio sperare di persuadervi anche questa sera.

Ora è dispiacevole constatare un tale risultato, perchè esso viene non già dal fatto che il provento lordo sia mancato: tutt'altro: viene dopo che noi tutti ci rallegriamo di una vita assai più veloce e calorosa che circola nelle arterie del paese, che si riverbera anche in un notevole aumento dei proventi ferroviari. Sicchè se questi che sono aumentati lasciano un netto assai minore di prima, vuol dire che la spesa è cresciuta molto di più e non già cresciuta in proporzione.

Questo tanto più dispiace, perchè mentre da una parte non si è negato alla spesa la sua espansione naturale, dall'altra non si ha il conforto di vedere il servizio migliorato in correlazione.

E questo mi farebbe rientrare nell'argomento dell'interpellanza che, come dissi, io ho dovuto in certa guisa creare al solo fine di poter partecipare alla discussione. Ma non dubitate, che sulla questione

del cosiddetto disservizio io non entrerò. Non v'entrerò, perchè ho sentito dei bellissimi discorsi poco su poco giù tutti concordi nell'esprimere le medesime lagnanze in quanto riguarda i risultati positivi del servizio, lagnanze che potranno anche essere in qualche parte eccessive, ma che, in pieno, ritengo ancora io fondate.

Le cause sono intese diversamente dai diversi colleghi a seconda del loro modo di pensare, delle loro tendenze, ma nessuno v'è che neghi ciò a cui io mi sono riferito, che le spese sono cresciute più dell'entrata e che il servizio è peggiorato anzichè migliorato.

Il paese vi scuserà, onorevoli ministri, anche vi assisterà; non solamente voi, ma tutti coloro che potessero essere al vostro posto. Vi scuserà e assisterà, pure se presentate dei bilanci ferroviari non splendidi; ma vuole almeno che le spese siano fatte bene, e che il servizio copra il suo bisogno.

Io non dico altro, perchè temerei, altrimenti, di mancare di parola. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle interrogazioni e delle interpellanze.

MORANDO, *segretario, legge*:

« Il sottoscritto interroga il ministro della istruzione pubblica, per sapere se creda che debba impartirsi negli Istituti nautici un corso elementare sui pronti soccorsi, dei quali può aver bisogno il personale viaggiante.

« Cantarano ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere quando in conformità agli affidamenti dati anche di recente, intenda dare un assetto definitivo all'organico delle biblioteche.

« Rosadi, Montemartini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per avere notizie della Commissione reale per il riordinamento scolastico.

« Rosadi ».

« I sottoscritti chiedono interrogare il ministro della guerra, per sapere quali provvedimenti intenda prendere per migliorare le sorti dei maestri di musica militari.

« Monti-Guarnieri, Calissano »

« I sottoscritti interrogano i ministri dei lavori pubblici e della agricoltura e commercio per sapere, se intendano provvedere immediatamente a far cessare i gravissimi, intollerabili danni, recati al commercio, col rifiuto opposto di accettare e caricare alla stazione di Modena la canapa diretta all'estero.

« Vicini, Agnini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere il pensiero del Governo sulla necessità ed urgenza della costruzione di una ferrovia direttissima Bologna-Firenze, considerata la relativa efficacia dei provvedimenti annunciati, per rendere temporaneamente meno difficile il traffico attraverso l'Appennino toscano.

« Angiolini ».

« Il sottoscritto chiede interrogare l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, per sapere: se il Governo riconosce di essere giunto il momento di dover presentare in questo scorcio di sessione parlamentare il disegno di legge per l'indennità ai deputati e per lo scrutinio di lista per provincia.

« Giuliani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per sapere se per la futura aula di Montecitorio sia progettata la tribuna della stampa fatta in modo, più che ora non sia, rispondente ai bisogni dell'acustica e della comodità.

« Valentino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio e il ministro del tesoro, per sapere se intendono presentare un disegno di legge, col quale le Opere pie del Regno vengano, in tutto o almeno in parte, annualmente risarcite di quanto andranno perdendo dal 1° gennaio 1907 con la conversione della rendita.

« Marco Rocco ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sul servizio ferroviario.

« Lacava ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri del tesoro e di agricoltura, industria e commercio, per sapere se di fronte ai recenti avvenimenti del mercato finanziario non ritengono essere giunto il momento opportuno per procedere ad una riforma del regime delle Borse e dei mediatori.

« Emilio Maraini ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno, per le interpellanze il ministro competente dichiarerà se le accetta.

La seduta termina alle 19.15.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10,

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

Alle ore 14:

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

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia.

Licenziata per la stampa l'11 dicembre 1906.