

CCLXIV.

2 TORNATA DI VENERDÌ 7 DICEMBRE 1906

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

I N D I C E.

Comunicazioni della Presidenza:

Notizie sulla salute del senatore Saracco:	
CAVAGNARI	Pag. 10529
PRESIDENTE	10529

Interrogazioni:

Canone daziario del comune di Messina:	
ARIGÒ	10532
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	10530
FULCI NICOLÒ	10532
Pozzo (<i>sottosegretario di Stato</i>)	10530
Ammissione all'esame di concorso fra sottotenenti di complemento di fanteria e cavalleria dei sottotenenti sprovvisti di licenza liceale o d'istituto:	
BUCCELLI	10533
VALLERIS (<i>sottosegretario di Stato</i>)	10533
Condizioni degli impiegati sussidiari demaniali:	
BATTAGLIERI	10534
Pozzo (<i>sottosegretario di Stato</i>)	10534

Interpellanze (*Seguito dello svolgimento*):

Servizio ferroviario:	
GIANTURCO (<i>ministro</i>) *.	10547
LACAVA	10542
MAJORANA A. (<i>ministro</i>)	10543
PRESIDENTE	10564
TEDESCO	10535

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari:	
BERTOLINI	10573
MAJORANA A. (<i>ministro</i>)	10574
PRESIDENTE	10574

Relazioni (*Presentazione*):

Proroga del termine assegnato dalla legge sulla conservazione dei monumenti (ROSADI)	10535
Tombola telegrafica a favore dell'ospedale civico di Terni (CENTURINI)	10535

Rinvio d'interrogazioni 10533

Sulla salute del senatore Saracco.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, corrono notizie inquietanti intorno alla preziosa salute del venerando ed illustre senatore Saracco. Io spero che queste notizie verranno per lo meno attenuate da quelle che potrà fornirci il nostro illustre e venerato Presidente.

In ogni modo, son sicuro d'interpretare il sentimento unanime dei colleghi facendo i voti più caldi perchè una così preziosa esistenza riesca a superare la crisi presente e sia ancora lungamente conservata alla patria, alla quale rese tanti e così eminenti servizi. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, non appena ieri giunsero notizie poco confortanti intorno alla salute dell'illustre senatore Saracco, la presidenza si diede premura di telegrafare al sindaco d'Acqui per avere più precise notizie.

Io mi compiaccio di comunicare questa risposta che, se non è interamente appagante, lascia tuttavia, viva speranza che i voti dell'onorevole Cavagnari (che sono i voti di tutta la Camera) possano essere esauditi. Il telegramma di risposta che ci perviene da Acqui è in questi termini:

« Condizioni inferno gravi, afasia; per altro notizie ultime da Bistagno (che è il paese nativo) accennano miglioramento. Accusano, prosindaco ».

Facciamo voti e auguriamoci caldamente che questo miglioramento possa avverarsi. (*Approvazioni*).

La seduta comincia alle ore 14.5.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo l'onorevole Masselli, di giorni 15 per motivi di famiglia, e l'onorevole Emilio Maraini, di giorni 10 per ufficio pubblico.

(Sono concessuti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima interrogazione inscritta nell'ordine del giorno è quella dell'onorevole Rosadi al ministro dell'istruzione pubblica; ma l'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione, sempre per ragioni di salute, non può intervenire nemmeno nella seduta d'oggi, sicchè l'interrogazione dell'onorevole Rosadi dev'essere rimandata.

Seguono due interrogazioni, una dell'onorevole Nicolò Fulci, 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 quistione del canone daziario ».

L'altra dell'onorevole Arigò, al ministro delle finanze « per sapere se sia possibile ridurre alla giusta misura l'enorme canone daziario, che il comune di Messina paga attualmente ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di parlare.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Come già dissi ieri, io suppongo che lo scopo delle due interrogazioni sia quello di conoscere lo stato delle cose in fatto di canone daziario.

Consentano quindi gli onorevoli Fulci e Arigò che io lasci rispondere loro dal mio collega delle finanze, il quale potrà dare schiarimenti assai maggiori di quelli che potrei dare io.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze per rispondere a queste interrogazioni.

POZZO MARCO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Le interrogazioni degli onorevoli Fulci ed Arigò hanno notevole importanza, non solo in rapporto alle finanze del comune di Messina, ma specialmente perchè involgono una questione di massima, la quale, se risolta nel senso propugnato

dagli onorevoli interroganti, con provvedimenti amministrativi o legislativi, verrebbe a turbare il consolidamento dei canoni daziari stabilito con la legge 6 luglio 1905 per il decennio in corso 1906-915.

Esporrò brevemente alla Camera l'origine della controversia.

Fino a questi ultimi anni il comune di Messina aveva una cinta daziaria estesissima, perchè comprendeva 38 villaggi...

APRILE. Quarantotto!

POZZO MARCO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Dagli atti che ho esaminato risulterebbero 38, ma certo l'onorevole collega avrà informazioni di fatto anche più precise, ed io accetto la sua rettificazione. (Si ride).

Dunque la cinta daziaria comprendeva 48 villaggi, distanti dalla città perfino 19 chilometri. Sopra istanza degli abitanti di quei sobborghi, con decreto del 1901, che ebbe esecuzione nel 1902, venne ordinata la restrizione della cinta al centro principale della città, ai sensi dell'articolo 9 della legge 14 luglio 1898, richiamante analoga disposizione già contenuta nell'articolo 45 del regolamento generale daziario 27 febbraio 1898, dove si prescrive appunto che la cinta daziaria deve, di regola, circoscrivere solo la popolazione agglomerata nel centro principale dell'abitato.

D'altronde è bene notare che lo stesso Consiglio comunale di Messina non si era opposto all'istanza degli abitanti dei sobborghi, e così a rientrare nella legalità. Si era allora nel corso del primo decennio di consolidamento dei canoni daziari, stabilito con la legge 8 agosto 1895, ed il comune di Messina inoltrò istanza, in conseguenza della restrizione della cinta daziaria, per una riduzione del canone governativo, e chiese altresì il concorso dello Stato per la costruzione della nuova cinta. Ma le istanze del Comune furono respinte con decreto del 4 gennaio 1903, poichè la legge di consolidamento non contemplava il caso di restrizione della cinta daziaria per una riduzione di canone, e nessuna legge autorizzava il Governo a concorrere nella spesa di costruzione della nuova cinta.

Il comune di Messina non si arrese alla decisione del Governo, ed impugnò il regio decreto dinanzi alla quarta Sezione del Consiglio di Stato, che rimise gli atti alla Corte suprema per la decisione sulla competenza giudiziaria o amministrativa. Da allora in poi il comune di Messina non si

rese più diligente, e la causa rimase abbandonata.

Sopravvenne intanto la nuova legge di consolidamento dei canoni daziari pel decennio 1906-1915, dove, all'articolo 2, si dispose che la Commissione centrale avrebbe determinato i canoni da pagarsi dai comuni chiusi che avessero fatto passaggio alla categoria dei comuni aperti posteriormente al primo gennaio 1896.

Nella discussione di questa legge l'onorevole Fulci Ludovico chiedeva se codesta disposizione sarebbe stata applicabile anche alle frazioni aperte dei comuni chiusi; per tal modo sarebbe stato riguardato anche il caso di restrizione della cinta daziaria, che interessava il comune di Messina. Ma il relatore, onorevole Schanzer, ed il ministro, onorevole Majorana Angelo, risposero che l'articolo 2 non poteva riguardare che i comuni i quali nella loro intera unità da chiusi erano passati ad aperti, ma non le frazioni di comuni divenute aperte per effetto della restrizione della cinta daziaria, e aggiunsero che il caso segnalato dall'onorevole Fulci restava regolato dalla legge fondamentale sui dazi di consumo, e più specificatamente dalla legge 14 luglio 1898, alle quali con la legge di consolidamento nulla si veniva ad innovare.

Senonchè nella legge fondamentale sui dazi di consumo (ora testo unico del 15 aprile 1897) non è previsto nè regolato il caso di aumento o riduzione del canone per effetto di allargamento o restrizione della cinta daziaria; e si comprende, perchè, prima delle leggi di consolidamento, i canoni di abbonamento venivano concordati tra Governo e comuni ogni quinquennio o a periodi più brevi, anche di anno in anno, avuto riguardo ad ogni circostanza, epperò nelle libere contrattazioni poteva, rinnovandosi gli abbonamenti, tenersi conto delle variazioni avvenute, qualunque ne fosse la causa, ma, quel che è più, neanche la legge 14 luglio 1898 contempla il caso di restrizione della cinta daziaria e riduzione del canone; anzi, mentre l'articolo 4 prevede il caso di allargamento della cinta daziaria e aumento del canone, il caso inverso non è comunque contemplato.

In questo stato di cose, il Governo ha opinato che leggi vigenti ostano all'accoglimento dell'istanza del comune di Messina. Io non nego che vi sia un principio di equità nella tesi sostenuta dagli onorevoli interroganti, in quanto che non si può negare che il comune di Messina ebbe con-

solidato un canone che era stato determinato in base al prodotto che esso ricavava, quando la cinta daziaria era molto più estesa, e precisamente quando abbracciava una popolazione di 150 mila abitanti, mentre ora non ne comprende che 90 mila circa. Parrebbe per ciò, a prima vista, che si dovrebbe venire ad un temperamento; ma io debbo osservare che la sperequazione dei canoni daziari è generale, e deriva da molte cause, cosicchè non si tratta di una situazione speciale in cui si trovi il comune di Messina, per quanto ne possa essere speciale la causa, o più accentuata che per altri comuni.

Gli stessi articoli 2 e 3 della legge 6 luglio 1905, che già ho ricordato, dimostrano come vi fossero comuni i quali pagavano un canone che non arrivava al terzo dell'introito per dazii governativi, e altri i quali pagavano più dei nove decimi; eppure la legge per primi elevò il canone solo al limite del terzo, e per gli altri lo ridusse solo al limite dei nove decimi. La legge dunque vide e tuttavia lasciò sussistere una grande sperequazione generale, entro lo spazio di un terzo e di nove decimi, cioè a dire anche oggi dopo la revisione molti comuni pagano solo il terzo di quanto introitano per dazii governativi, e molti pagano i nove decimi, salve inoltre le variazioni, in meno o in più, avvenute dopo la revisione.

Il comune di Messina ebbe dalla Commissione centrale uno sgravio di lire 25,306.06 in applicazione delle disposizioni della legge di consolidamento, in suo confronto largamente applicate dalla Commissione centrale. Cosicchè, il canone che prima era di lire 829,821.06, venne ridotto a 804,519. E dai prospetti inviati dallo stesso comune risulta che nell'ultimo esercizio ebbe un introito netto di lire 979,309, cosicchè, di fronte al canone di 804,519, ha ancora un beneficio netto di lire 174,790.

Il comune di Messina adunque si trova ad avere la posizione che hanno molti altri comuni nei sensi dell'articolo terzo della legge.

In questo stato di cose, mentre in via amministrativa non è possibile accogliere le istanze del comune di Messina, il Governo non crede di proporre dei provvedimenti legislativi che verrebbero a turbare il consolidamento dei canoni daziari, poichè dovrebbero naturalmente ricevere un'applicazione molto più larga di quella cui mirano gli onorevoli interroganti.

Per conseguenza, per quanto, come già

ho dichiarato, un principio di equità possa assistere la tesi degli onorevoli interroganti nel senso che, se la restrizione della cinta si fosse compiuta prima delle leggi di consolidamento, il comune di Messina avrebbe forse potuto ottenere una maggiore riduzione del canone d'abbonamento, e avrebbe poi di tale maggiore riduzione beneficiato anche in seguito per effetto del consolidamento, il Governo deve lasciare agli onorevoli interroganti di ricorrere, se lo credono, all'iniziativa parlamentare.

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

FULCI NICOLÒ. Le argomentazioni precise e chiare dell'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze, ad un certo punto, con un *ma*, mi avevano aperto il cuore alla speranza; ma venne immediatamente un *però*, con il quale egli ha voluto dirci nettamente che la mia non era stata che una fugace illusione.

Sono lieto tuttavia di avere portato questa interrogazione alla Camera, perchè così la amministrazione comunale presente di Messina e la futura si persuaderanno di trarre le loro risorse di bilancio da un altro cespite e non si culleranno più nella speranza in cui finora ci siamo tutti cullati. E noi, onorevole amico Pozzo, nutrivamo questa speranza appunto per quella ragione di equità da lei accennata, ed appunto per questa ragione di equità avevamo ragione di credere che il Governo non avrebbe abbandonato un comune come Messina.

Sì, è vero, noi potremmo presentare una proposta di legge di iniziativa parlamentare: ma, onorevole amico Pozzo, io e lei siamo vecchi della Camera e sappiamo qual'è la fine di molte proposte di legge d'iniziativa parlamentare, specialmente quando il Governo, come oggi, ci dice che è impossibile guastare l'armonia del bilancio dello Stato. E siccome una nostra proposta di legge dovrebbe appunto chiedere qualcosa al bilancio, così essa verrebbe a guastare questa armonia, alla quale ella accenna, ed io non mi sento di presentare la proposta stessa, perchè sono sicuro che il Governo non la farebbe sua o, per lo meno, non l'accoglierebbe benevolmente.

In tutti i modi, io ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per aver voluto ampiamente trattare la questione. Mi fermo qui e non discuto la tesi per non farmi richiamare dal nostro illustre Presidente, perchè in sede di interrogazione io non posso

discutere ampiamente, ma debbo e posso solamente dichiarare se sono o no soddisfatto.

Forse in altra sede ci rivedremo, ed allora la Camera vedrà se sia mai possibile che un comune di 90 mila abitanti debba pagare alla stessa stregua di quando qualche milione di più percepiva, vedremo allora se queste ragioni di equità potranno internerire il cuore del Governo, per venire in aiuto di quel comune che non chiede favori ma giustizia.

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

ARIGÒ. Veramente credevo che ci fosse un equivoco, perchè non mi pareva che la mia interrogazione fosse uguale od identica, e neanche simile a quella del preopinante, perchè quella era diretta al presidente del Consiglio, mentre la mia era diretta...

PRESIDENTE. Non si occupi delle altre interrogazioni, parli sulla sua.

ARIGÒ. ...al ministro delle finanze, che mi sembra sia il solo competente a rispondere in materia. Del resto, se è la stessa non me ne duole, perchè quando altri colleghi vengono ad esaminare le cose che riguardano da vicino il mio collegio e la mia città, mi fanno piacere.

Potrei aggiungere *hanc veniam damus petimusque vicissim*.

Nella mia interrogazione ci sono due concetti fondamentali: l'uno la certezza che il canone che paga Messina è enorme, l'altro il dubbio se si possa ridurlo.

La enormità del canone daziario che paga Messina fu confermata dall'onorevole sottosegretario di Stato ed è indiscutibile.

POZZO MARCO, sottosegretario di Stato per le finanze. Ma non speciale a Messina.

ARIGÒ. Sta bene, però io dimostrerò in sede propria che nelle condizioni di Messina non si trova alcun altro comune del Regno, perchè non vi è alcun altro comune che abbia 48 villaggi con una popolazione di 60 mila anime fuori della cinta daziaria, la quale contiene soltanto 90 mila abitanti, minima in confronto di quella dell'intero comune.

Io vorrei osservare semplicemente che la colpa di tutto ciò si deve ascrivere a tutte quelle amministrazioni più o meno popolari del passato, le quali, prima di pensare alla legge di consolidamento dei canoni daziarii che si stava per votare del Parlamento, avrebbero dovuto differire di dichiarare aperte le frazioni lontane finchè la legge

fosse promulgata; per modo che prima fosse diminuito il canone daziario e poi ristretta la cinta. Fu questa improvvida disposizione delle amministrazioni passate che ci ha condotto alla condizione presente.

Ora, ed è questo il mio dubbio, intende il Governo di porgere rimedio a questo stato di cose? L'onorevole sottosegretario di Stato dice che non vi è nè in via amministrativa, nè in via legislativa. Siamo perfettamente d'accordo in quanto alla via amministrativa, in quanto alla legislativa, vorrei mutare la mia interrogazione in interpellanza, perchè in quella sede potrei dimostrare meglio che non lo possa nel letto di Procuste dei cinque minuti assegnati all'interrogante, che nelle condizioni di Messina non si trova nessun altro comune del Regno, e che, poichè la equità ci assiste, il Parlamento deve dare disposizioni legislative che valgano a rimediare al grave danno che incolse la mia città.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Di Sant'Onofrio al ministro dei lavori pubblici...

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'onorevole di Sant'Onofrio mi fa sapere che desidererebbe svolgere questa interrogazione lunedì.

PRESIDENTE. È il Governo che fa istanza che sia rimandata a lunedì?

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Allora lo svolgimento di questa interrogazione è rimesso a lunedì.

Per assenza degli onorevoli interroganti s'intendono ritirate le interrogazioni degli onorevoli: Eugenio Chiesa, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno « sulla necessità di ridare senza ritardo la regolare amministrazione civica alla città di Pavia, evitando di prolungarvi i poteri del regio commissario »;

De Michele-Ferrantelli, al ministro dei lavori pubblici « sul ritardo ad impiantare tutti gli uffici per le costruzioni delle ferrovie complementari Sicule, e se creda conveniente modificare i tracciati della Sicula, per avvicinare tutte le stazioni ai centri abitati »;

De Michele-Ferrantelli, al ministro dei lavori pubblici « sul cattivo servizio e sul pessimo materiale della ferrovia Palermo-Corleone-San Carlo ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Buccelli al ministro della guerra « per sapere se non creda opportuno, pur tenendo ferme

tutte le altre disposizioni prescritte da circolare testè pubblicata, colla quale viene indetto pel giugno 1907 un esame di concorso fra sottotenenti di complemento di fanteria e cavalleria, muniti di licenza liceale e d'istituto per la nomina a sottotenenti in servizio attivo permanente nelle armi stesse, di permettere che al concorso possano prendere parte anche quegli altri sottotenenti di complemento che, sprovvisti dei titoli sopracitati, si sentano tuttavia in grado, per studi fatti, di presentarsi agli esami ».

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

VALLERIS, sottosegretario di Stato per la guerra. Il provvedimento invocato dall'onorevole interrogante non può essere adottato, perchè non consentito dalla legge 2 luglio 1906 sull'avanzamento nel regio esercito, la quale, all'articolo 5, stabilisce in modo tassativo che, « i sottotenenti di complemento, per essere nominati sottotenenti in servizio attivo permanente, debbono possedere la licenza liceale o d'istituto tecnico ».

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

BUCCELLI. Il mio preciso concetto è sempre stato quello che, chi studia deve aver diritto di concorrere agli esami. Ma così non è. La circolare testè pubblicata, con cui per il prossimo giugno 1907 viene indetto un esame di concorso tra i sottotenenti di complemento di fanteria e cavalleria, muniti di licenza liceale o d'istituto, per la nomina a sottotenenti in servizio attivo permanente, esclude giovani già sottotenenti che, ancorchè non muniti dei titoli voluti dalla circolare, sono in grado di poter sostenere l'esame per studi e per essersi fatta di per sè una vasta coltura intellettuale, così non trovo giusto che a loro venga chiusa la via alla carriera militare come dalla circolare suaccennata. Pregherei perciò l'onorevole sottosegretario di vedere se sia possibile che a questi giovani, quando si sentano in grado di sostenere l'esame, sia concesso di poter tentare la prova. E se ciò non può esser loro concesso in questo momento, almeno sia preso per l'avvenire un provvedimento, ed occorendo ad apposito disegno di legge, che possa dar luogo ad una discussione nella quale si potranno far valere tutte quelle ragioni che a me paiono poter consigliare un provvedimento meno esclusivo.

VALLERIS, sottosegretario di Stato per la guerra. Non è una circolare, è la legge.

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione degli onorevoli Battaglieri, Paniè e Ferraris Carlo, al ministro delle finanze, « per conoscere se intenda presentare un disegno di legge, diretto a provvedere alle condizioni degli impiegati sussidiari demaniali, regolandone la carriera ».

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

POZZO MARCO, sottosegretario di Stato per le finanze. La questione sollevata dall'onorevole Battaglieri e da altri onorevoli colleghi, per la sistemazione del personale sussidiario demaniale, cioè a dire dei commessi privati degli uffici del registro e della conservatorie delle ipoteche, è questione annosa, che ha già occupato parecchie volte la Camera.

Un primo passo si è fatto nel regolamento Majorana del 1904, con lo stabilire alcuni minimi di stipendio, a favore però soltanto dei commessi adibiti a funzioni di concetto. Ma da codesta distinzione, tra funzioni di concetto e funzioni di ordine, sono sorte altre controversie; in quanto che i titolari degli uffici ebbero interesse a sostenere che tutti o gran parte dei loro commessi adempiono semplici funzioni d'ordine, mentre l'interesse opposto, e si comprende, ebbero i commessi.

Ora, l'onorevole ministro ha creduto di fare un secondo passo nell'interesse del personale sussidiario demaniale, mediante un nuovo regolamento, che già si trova presso il Consiglio di Stato per il suo parere, nel quale si sopprime la distinzione tra funzioni di ordine e funzioni di concetto, e a tutti i commessi si accordano minimi di stipendio, sulle spese di ufficio assegnate ai titolari, e si accordano pure alcune garanzie di stabilità, nel senso che il licenziamento deve essere riconosciuto legittimo.

Altre disposizioni ancora si contengono in loro favore, che non sto ad enumerare perchè presto saranno note con la promulgazione del regolamento. Ma questi provvedimenti non possono certo costituire una sistemazione definitiva.

L'aspirazione del personale sussidiario demaniale è di venire assunto al servizio diretto dello Stato, con tutte le garanzie di cui godono gli impiegati, e con diritto a pensione.

Ora io posso assicurare l'onorevole Battaglieri e la Camera, che sono in corso gli studi per questa definitiva sistemazione, e

che l'onorevole ministro ha seria intenzione di condurre in porto anche questa riforma.

Ma l'onorevole Battaglieri ben sa come ad una sistemazione siffatta si connettano altre riforme radicali organiche. La sistemazione definitiva del personale sussidiario demaniale, in rapporto ai ricevitori del registro, involge l'abolizione dell'aggio e la remunerazione a stipendio fisso. In rapporto poi ai conservatori delle ipoteche la questione è anche più ardua, poichè i conservatori hanno una grande responsabilità non solo verso lo Stato, ma anche verso i privati, e tale loro responsabilità richiede che i commessi siano di loro piena fiducia.

MIRA. È lo sfruttamento odioso del personale!

POZZO MARCO, sottosegretario di Stato per le finanze. Osservo all'onorevole Mira, il quale forse non mi avrebbe interrotto se avesse ascoltato le mie dichiarazioni, che...

PRESIDENTE. La interruzione è illecita, dunque è inutile che risponda! (*Sì ride*).

POZZO MARCO, sottosegretario di Stato per le finanze. ...che il Governo col nuovo regolamento, ora al Consiglio di Stato, interviene precisamente per impedire quello che l'onorevole Mira lamenta, e che io non voglio qualificare sfruttamento, ma che certo non è benigno trattamento del personale sussidiario demaniale.

Ed all'uopo, mentre confermo che fra pochi giorni sarà promulgato il nuovo regolamento, che già apporta notevoli miglioramenti al presente stato di cose, assicuro ancora una volta l'onorevole interrogante e la Camera che sono in corso gli studi per provvedere alla sistemazione definitiva del personale sussidiario demaniale.

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

BATTAGLIERI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle sue cortesi dichiarazioni, specialmente perchè spero che i provvedimenti annunziati varranno in parte a ristabilire quel giusto equilibrio che è reclamato dalle condizioni di questi modesti funzionari.

È perfettamente esatto quanto egli ha detto alla Camera: il regolamento Majorana aveva creato la distinzione fra impiegati d'ordine e impiegati di concetto, ma si trovava in alcune sedi comoda la scappatoia di classificare il personale piuttosto d'ordine che di concetto, per retribuirlo con una mercede che non oso nemmeno chiamare

compenso e che, colgo la parola sulle labbra dell'onorevole sottosegretario di Stato, è piuttosto un vero e meschino salario.

Lodo dunque il Governo per aver fatto un primo passo presentando il regolamento, ma debbo fare vivissima la raccomandazione (per la quale la voce mia rappresenta quella concorde ed assai più potente di legioni di questi modesti funzionari, i quali ispirano i loro desideri da un lato al sentimento del dovere e dall'altro alle necessità della vita) affinché si provveda al più presto a farne veri e propri impiegati dello Stato con tutti i diritti ed i doveri annessi a tale loro qualità.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha posto la questione nei suoi veri termini: occorre affrontare una buona volta la grossa questione dell'abolizione dell'aggio, sostituendo a questo lo stipendio fisso. Allora solo sarà possibile un perfetto riordinamento di questo personale, che, non sarà inutile ricordarlo, ha gelose funzioni e responsabilità di impiegati di Stato non avendo le corrispondenti condizioni nè morali, nè economiche.

Delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato mi dichiaro, in parte almeno, soddisfatto; augurando una prossima risoluzione degli studi annunciati, io auguro pure che tale risoluzione valga ad elevare le condizioni di questi funzionari, a rassicurarli sul loro avvenire ed a corrispondere a quei loro voti che, l'onorevole sottosegretario di Stato vorrà riconoscerlo, sono ispirati alle più legittime ed anche alle più urgenti ragioni. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Essendo esaurito il tempo assegnato alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Rosadi e Centurini a recarsi alla tribuna per presentare relazioni.

ROSADI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Proroga del termine assegnato dalla legge 25 giugno 1905 sulla conservazione dei monumenti.

CENTURINI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: Tombola telegrafica a favore dello ospedale civico di Terni.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Seguito dello svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni sul servizio ferroviario.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Tedesco per svolgere la sua interpellanza al ministro dei lavori pubblici « intorno alle cause recenti e remote delle attuali condizioni del servizio ferroviario ».

TEDESCO. Mai come in questa occasione avrei preferito di tacere. (*Commenti*). Parlai fuori di quest'Aula per non parlare qui dentro, ma in questa discussione il mio silenzio, più che incomprensibile, sarebbe quasi colpevole. Vi sarò particolarmente grato se vorrete concedermi un po' di benevola attenzione.

Io ho taciuto per molto tempo, perchè erano in corso trattative con le compagnie ferroviarie e perchè ho visto talvolta, come ricordò anche l'onorevole Carmine, che le società si sono valse di dichiarazioni parlamentari e ministeriali per sostenere le loro ragioni contro lo Stato, e temevo che una parola, per quanto misurata e cauta, potesse indebolire l'azione dello Stato nelle questioni che aveva con le cessate compagnie. Ma ora, che le questioni con le Società Adriatica e Mediterranea si sono amichevolmente composte, io ho il dovere di parlare alla Camera per spiegare le cause remote che hanno determinato la presente condizione del servizio ferroviario. È dalla cortesia dell'onorevole ministro che aspetteremo di conoscere le cause recenti e più specialmente le recentissime.

Io credo che sia giunta l'ora di chiarire e di sceverare le responsabilità. Amare il prossimo come noi stessi, va bene (*Interruzioni — Commenti*); ma amarlo un po' più non è nè evangelico, nè umano, e tanto meno politico. (*Interruzioni*). Sarò sereno ed obbiettivo; citerò fatti, citerò uomini, ma l'animo mio non è ispirato a nessun senso di censura; anche perchè i Ministeri non vivono in un ambiente proprio, i Ministeri vivono la vita del paese e del Parlamento, i Ministeri sono gli esponenti di situazioni non solo parlamentari ma anche nazionali. (*Commenti*).

Da alcune frasi di qualche oratore mi è parso intendere che si creda essere la mia persona legata a tutto il ventennio dell'i-

spettorato governativo. Orbene, della mia vita amministrativa, ahimè purtroppo non breve! della mia vita amministrativa di trent'anni io non passai all'Ispettorato governativo che ventinove mesi. Fortunata coincidenza! La mia gestione combina perfettamente col periodo di un sindacato più vivo sulle compagnie ferroviarie, e della maggiore attività per fornitura di materiale rotabile e per esecuzione di lavori. Ciò è anche riconosciuto dall'onorevole Saporito in una sua pubblicazione. Anzi, poichè vedo con molto piacere esser presente l'onorevole Lacava, col quale ebbi l'onore di collaborare, essendo egli ministro dei lavori pubblici ed io Ispettore generale, debbo ringraziarlo perchè in altra occasione egli ebbe la cortesia di ricordare il mio modesto nome, proprio riferendosi a quel periodo in cui egli presentava la più importante legge ferroviaria, specialmente per provviste di materiale rotabile. E ricordo pure un altro fatto, e cioè che io lasciai il palazzo di San Silvestro nel marzo 1905, e precisamente tre mesi prima che incominciasse l'esercizio di Stato sulle nostre ferrovie.

L'onorevole De Andreis, l'onorevole Turat e forse qualche altro oratore hanno detto che noi scontiamo gli errori di un ventennio, perchè, in venti anni, non si è provveduto al servizio ferroviario.

L'onorevole Maggiorino Ferraris, in una seduta del marzo scorso, disse che, per 27 o 28 anni, le ferrovie non avevano avuto i mezzi di cui abbisognavano.

FERRARIS MAGGIORINO. E pur troppo non li avranno in avvenire.

TEDESCO. Le dimostrerò che il presente Ministero fa quello che forse nemmeno Lei, onorevole Ferraris, avrebbe fatto. (*Interruzioni e commenti*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Perfettamente: più di quello che Lei domandava. Glielo dimostrerò io!

TEDESCO. Il direttore generale delle ferrovie, nel suo piano che Ella conosce, come lo conoscono parecchi in questa Camera, proponeva 525 milioni, da spendersi fino al 1910-911. Orbene (ed in questo mi appello all'onorevole Rubini, perchè, in fatto di conti, bisogna appellarsi a quel maestro)...

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Grazie!

TEDESCO. ... orbene, oltre i 300 milioni autorizzati dal Parlamento, l'onorevole Gianturco ne ha chiesti altri 610. Sono dunque 910 milioni. Il Bianchi chiedeva

525 milioni fino all'esercizio 1910-911, mentre il Governo ne chiede 910; quindi (questa è aritmetica elementare) sono circa 400 milioni in più che il Governo domanda.

FERRARIS MAGGIORINO. Questo non riguarda me.

TEDESCO. Lo so; è per dire che non è vero che il Governo domandi poco.

Del resto, non sono nè 20 nè 27 gli anni in cui non si provvede alle ferrovie; la cronologia un po' più esatta è quella accennata da un negoziante di Genova, in un comizio dei giorni scorsi. Sono 40 anni, ha detto quel negoziante (e vedo che l'onorevole Cavagnari fa segni di assenso) sono 40 anni che si va avanti così. E questa è la verità. Io credo che, da quando esiste la prima ferrovia in Italia, e cioè dal 4 ottobre 1839, sia questa la prima volta che si provvede radicalmente al servizio ferroviario. Questo è il mio convincimento che ho desunto dalla storia, la quale è nel dominio di tutti.

Può ben dirsi che in nessuno Stato si sia formata una rete ferroviaria nelle condizioni eccezionali in cui venne a formarsi in Italia. Gli antichi Stati provvedevano alle ferrovie con criteri ristretti al proprio territorio; le dittature vi provvedevano come l'imperiosità del momento richiedeva; poi, sopraggiunse il periodo in cui nel programma ferroviario si era obbligati a seguire più concetti politici e strategici, che concetti economici. E, come se questo non bastasse, venne il tempo che la Società delle Meridionali non poteva sviluppare il traffico, perchè la famosa scala mobile non le consentiva di svilupparlo; ed essa, dal 1872 in poi, non provide completamente nè al materiale nè ai lavori. La Società delle Romane era in condizioni economiche difficilissime, come tutti ricordano: e l'Amministrazione dell'Alta Italia, dopo la convenzione di Basilea, non fece, si può dire, più nulla. In genere, dal 1870 fino al 1885, si visse sotto un regime ferroviario provvisorio, per cui il Peruzzi diceva che noi avevamo una politica ferroviaria che era la negazione di qualsiasi politica. Vennero, poi, le convenzioni; e si cominciò col provvedere insufficientemente. Basti dire che, secondo i rapporti dei funzionari della rete dell'Alta Italia, per mettere in assetto soltanto quella rete, occorrevano 124 milioni. Invece, col noto allegato B, si chiesero 144 milioni per tutte le reti (Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabro-Sicule) e anche questa somma non fu spesa interamente per le opere previste, perchè ne furono di-

stolti 20 milioni per altre opere. In seguito si vide che i fondi erano insufficienti; e, nel 1888, si chiese al Parlamento una somma di 86 milioni.

Ma le società dimostrarono, un anno dopo, che, per mettere le ferrovie in ordine, occorrevano 360 milioni. Invece si andò avanti senza provvedere a nulla, e nel 1891 il ministro del tesoro riconosceva il bisogno di provvedere i fondi alla Cassa patrimoniale e, nell'esposizione finanziaria, prometteva un apposito disegno di legge; ma poiché, come dicevo pocanzi, i ministri sono gli esponenti della situazione del paese e del Parlamento, anche nel 1891, per quanto la lesina fosse stata esercitata forse esageratamente per le condizioni economiche e finanziarie del paese, s'intende che anche il ministro del tesoro del tempo, pur promettendo una legge per fondi ferroviari, non la presentasse.

Nel 1894 le Società avevano preparato un piano di lavori fino al termine delle convenzioni, ma il Governo, che conosceva gli umori parlamentari, si limitò a presentare un piano per soli 5 anni. E, per amore del meglio la Giunta del bilancio, relatore l'onorevole Carmine, ridusse il programma quinquennale ad un modesto programma annuale.

Passarono altri due anni e finalmente nel 1896 fu presentato dai ministri Perazzi e Colombo un progetto di legge di 79 milioni che la Camera approvò per 77 milioni. Ma quel disegno di legge fu ritirato mentre si trovava innanzi al Senato; e precisamente nell'altro ramo del Parlamento il senatore Saracco, al quale mando un fervido augurio, diceva nella tornata del 22 giugno 1897: « Penso anche all'avvenire, e siccome i bisogni delle nostre ferrovie sono considerevoli, io vi domando se non dobbiamo preoccuparci sul serio di prendere in tempo le misure opportune, affinché, quando verrà la scadenza delle convenzioni, non abbiamo a trovarci esposti al pericolo di dover sopportare una spesa considerevole sotto la forma di un secondo allegato B. ».

Ed in quello stesso anno la Giunta del bilancio riconosceva che l'amministrazione era « obbligata a vivere alla giornata »; l'onorevole Carmine proponeva in un articolo d'incamerare i fondi delle Casse di previdenza del personale ferroviario, per soddisfare alle esigenze delle reti. « A coloro, egli scriveva, che si opponessero in nome della finanza austera all'incameramento dei patrimoni degli istituti di previdenza per

usufruirli agli scopi indicati, perchè non sarebbe che un prestito mascherato, si può ribattere che non è finanza austera neppure quella che, non provvedendo a bisogni imprescrittibili, li lascia così ingigantire ».

Ma, salvo un provvedimento temporaneo, preso con la legge del gennaio 1897, si andò avanti senza far nulla fino al 1899, allorchè l'onorevole Lacava presentò un disegno di legge per farsi autorizzare a spendere notevoli somme pel materiale ferroviario.

Io ho detto anche in altra occasione che l'onorevole Lacava fece molto per il materiale mobile, ma non fece abbastanza per gli impianti fissi. Bisogna però tenergli conto di questo, e cioè che i ministri del tesoro hanno le mani chiuse per abitudine, chiechessia il ministro, si chiami Di Broglio, Luzzatti, Carcano, o Majorana.

MAJORANA ANGELO, *ministro del tesoro*. È un dovere.

TEDESCO. L'onorevole Lacava aveva chiesto 35 milioni al ministro del tesoro, ma questi disse che più di 28 non ne avrebbe dati. E si noti che l'onorevole Lacava aveva chiesto 35 milioni in base al fabbisogno dipendente dal traffico di due anni prima, e siccome il traffico si andava ogni anno svolgendo, e notevolmente svolgendo, i bisogni aumentavano a dismisura.

E, continuando, ricordo che nel 6 dicembre 1900 la Camera approvò quest'ordine del giorno:

« La Camera considerata, la prossima scadenza delle convenzioni ferroviarie e la necessità di poter risolvere liberamente e convenientemente l'ordinamento da darsi in seguito al servizio ferroviario, invita il Governo a voler provvedere in tempo opportuno a rendere soddisfacente e regolare in ogni sua parte il funzionamento delle ferrovie ».

L'autore di quest'ordine del giorno, che era l'onorevole Borsani, si fermava anche sugli impianti fissi, perchè l'onorevole Rubini, con quella competenza che tutti gli riconoscono, scrisse, in una pregevole sua relazione, che in Italia si difetta meno di materiale mobile che d'impianti fissi.

Ripeto esattamente, onorevole Rubini?

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Sì.

TEDESCO. Il materiale mobile non si può utilizzare bene per la mancanza di doppi binari, di binari di manovra, di aree coperte e scoperte, ecc. Orbene la Camera nel 1900 faceva quest'invito al Governo;

ma passarono tre ministri al palazzo di San Silvestro, passarono tre anni prima che io avessi l'onore di assumere la direzione del dicastero dei lavori pubblici, e nessuno pensò a chiedere al Parlamento i mezzi necessari. Questo non lo ricordo per censurare nessun predecessore, ma dico semplicemente che in tre anni molte cose si potevano fare, e non furono fatte; non potrei e non intendo censurare chicchessia, perchè c'è una specie di avvicendamento dei pubblici interessi; viene l'ora in cui il paese non chiede che sgravi, e il Parlamento, che sente la pressione del paese, non può rispondere che concedendo sgravi. Nel 1901, onorevole Rubini, non so se ella abbia votato gli sgravi, ma io, benchè oppositore li votai; nel 1901 la coscienza del paese era tale che voleva lo sgravio sui farinacci e il Parlamento non poteva negarglielo.

Se ella avesse parlato di dotare convenientemente il servizio ferroviario, nessuno le avrebbe dato retta; oggi non mancano quelli che hanno domandato gli sgravi, ma poichè il paese vuole ben dotare i pubblici servizi, il Ministero ha avuto la giusta visione di questi bisogni ed ha preferito, ed io gliene dò lode, la dotazione dei pubblici servizi agli sgravi.

ROMUSSI. Ci vogliono pure gli sgravi.

TEDESCO. Verrà anche l'ora degli sgravi: una cosa alla volta; ogni giornata ha la sua fatica.

Continuo la narrazione.

Nel novembre 1902 la Società Mediterranea, per atto di usciere, intimò al ministro dei lavori pubblici di provvedere agli impianti necessari per fare il servizio, e nulla fu fatto in un anno dal ministro del tempo il senatore Balenzano. (*Interruzione del deputato De Andreis*). Oltre ai Governi, anche i Parlamenti ci entrano per qualche cosa, onorevole De Andreis.

Nel 1903 il mio amico onorevole Abignente, che fece una relazione di minoranza intorno a un disegno di legge di sgravi, additava il bisogno di spendere 400 milioni, per sistemare le nostre reti ferroviarie; ma nessuno se ne diede per inteso. E nello stesso periodo, cioè tra il maggio e il giugno 1903, quando si discusse la mozione Pantano, parteciparono alla discussione autorevoli parlamentari: ricordo gli onorevoli Rubini, Carmine, Guicciardini, Fortis, Rava, Majorana, Ferraris Maggiorino, Pantano, Saporito ed altri.

Ebbene, tutti allora indicarono delle cifre per mettere in assetto le ferrovie: chi

trecento, chi trecentocinquanta, chi cinquecento milioni. Ci fu un senatore, l'onorevole Pisa, che, in un articolo pubblicato nella *Nuova Antologia*, aveva accennato alla cifra di 850 milioni.

Era questione di differenza di cifre, ma si trattava sempre di centinaia di milioni. Ebbene, onorevole Ferraris, ella, che ha una memoria di ferro, si ricorda che in quella discussione ci fosse stato un solo, lei compreso, che avesse chiesto al Governo di provvedere subito i mezzi per mettere in ordine le ferrovie?

FERRARIS MAGGIORINO. Non eravamo in quell'argomento; si discuteva la mozione: se si dovesse avere l'esercizio di Stato od il privato. Era altro il tema.

TEDESCO. Ma riconosceste che occorre- vano centinaia di milioni, e nessuno disse al Governo: pensate a provvedere in tempo, come la Camera aveva detto nel dicembre 1900.

Questo è un po' sottile (*ilarità*) abbia pazienza, se amichevolmente...

FERRARIS MAGGIORINO. Tanto vero che io feci subito dopo un altro discorso...

TEDESCO. Non subito, ma un anno dopo, cioè nel giugno 1904.

E poi l'onorevole Ferraris, che tiene alle sue profezie finanziarie e ferroviarie, vorrà dirmi un'altra cosa, ed è questa: quando la Giunta del bilancio quasi si doleva che l'amministrazione spendesse troppo per il materiale, e incitava alla parsimonia, quando affermava che non si potessero adoperare i residui della legge Lacava per acquistare nuovo materiale rotabile, l'onorevole Maggiorino Ferraris, che io mi ricordo, non si fece mai vivo in quelle occasioni.

Si fece vivo solo nel giugno del 1904 col suo discorso, quando, anche ad avere i miliardi a disposizione, non ci sarebbe stato modo di spenderne anche poco. (*Interruzione*).

Ricordo che l'onorevole Carmine, il quale oggi propone l'abolizione del controllo preventivo della Corte dei Conti, nel 1894 propose invece cotesto controllo che le convenzioni escludevano. Avrà avuto le sue buone ragioni nel 1894 per proporlo e oggi saranno altrettanto buone le ragioni per sopprimerlo: ma è certo che questo controllo contribuiva a far ritardare l'esecuzione dei lavori. Perchè è stato dimostrato, e l'onorevole Rubini che ormai ha pubblicato tante cose in materia ferroviaria, una volta lo scrisse, che, dal momento in cui arrivava un progetto al Ministero fino al giorno in cui si potesse

eseguire una provvista o un lavoro di qualche importanza correva un anno... (*Interruzione del deputato Sacchi*).

Lei lo sa, onorevole Sacchi, che qualche volta ho spezzato le pastoie della burocrazia.

SACCHI. È vero.

DE ANDREIS. Anzi...

TEDESCO. Se con quell'anzi Ella intende alludere ad un fatto specifico, io l'assicuro che quel fatto torna a mio onore. Poichè è vero che feci in quindici giorni quello che altri avrebbe fatto in due mesi; ma in quella occasione, se mai Ella allude a quel caso, l'assicuro io che facevo risparmiare allo Stato 270 mila lire all'anno per 70 anni.

E non dico altro.

DE ANDREIS. Lei parla di un caso speciale, ma tutta la sua condotta di ministro... (*Rumori — Commenti*).

TEDESCO. Un giudizio generico non conta: bisogna specificare. L'amministrazione dei lavori pubblici, quando la Giunta del bilancio la richiama a non spendere i residui per provviste di materiale mobile, avvertiva che sospendeva l'acquisto di nuovi rotabili. La Giunta pubblicò l'avvertimento e nessuno trovò allora a ridire.

Ed ora vengo alla parte che mi riguarda (*Oh! oh!*). Io ebbi l'onore di assumere la direzione del Ministero dei lavori pubblici nel novembre del 1903. Ebbene eravamo a soli 20 mesi dal termine delle convenzioni e nulla si era preparato, assolutamente nulla. Bisognava provvedere alla liquidazione di una gestione laboriosa e complicata di 18 anni, ed allora, d'accordo col ministro del tesoro, abbiamo dovuto provvedere innanzi tutto a far ricostituire i bilanci delle tre Società ferroviarie per 18 anni, e ciò ai fini della compartecipazione dello Stato agli utili netti. Fu un lavoro laboriosissimo che diede fruttuosi risultati e, se abbiamo potuto fare delle buone liquidazioni ferroviarie, si deve molto a quel lavoro.

Non basta. Bisognava anche accertare in che condizioni si trovavano le linee e il materiale. Il personale dell'ispettorato da poter destinare a questo bisogno importantissimo era insufficiente per numero...

GIOVAGNOLI. Ed anche pessimo!

COLAJANNI. Ne ho conosciuti io che non avevano mai visitato un circolo e se ne vantavano! (*Commenti*)

TEDESCO. Onorevole Colajanni, anche tra i professori, ci sono quelli che lavorano e quelli che non lavorano; quelli che lavorano bene e quelli che lavorano male (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. Onorevole Tedesco, non raccolga le interruzioni. Non abbiamo tempo da perdere.

TEDESCO. Ebbene, non essendo sufficiente il personale dell'ispettorato, dovetti aggregarvi 40 o 50 funzionari del Genio civile. E noti l'onorevole Colajanni che allora il Genio civile era assolutamente scarso di personale; ma mi parve che in quel momento io dovessi dare la preferenza al compito di accertare le condizioni del materiale e delle linee e stimarne le deficienze.

Ed anche questo lavoro condusse a buoni risultati, perchè dobbiamo all'accertamento che fu fatto e alla stima del deprezzamento sia delle linee sia del materiale, se abbiamo potuto liquidare a patti convenienti.

Se mi fosse lecito portare alla tribuna parlamentare dei segreti cosiddetti di gabinetto, (*Oh! oh!*) potrei dimostrare che la mia responsabilità non è quella che alcuni vorrebbero attribuirmi. Ma io oggi mi sono proposto di essere sereno e obiettivo e di non portare qui che una narrazione pura e semplice di fatti, che non possano dar esca a polemiche. Quindi mi limito a dire che, sebbene non ci fossero fondi disponibili per provvedere a certe esigenze immediate ed urgenti, io mi assunsi la responsabilità di ordinare del materiale, pur non avendo i fondi. Ricordo che un giorno, quando accennai a questo fatto, ci fu chi interruppe dicendo che non si doveva spendere un soldo senza legge. Questa è senza dubbio la norma sana e doverosa in tempi normali: ma il momento era eccezionale ed io assunsi quella responsabilità, sicuro che il Parlamento non mi avrebbe negato un *bill* di indennità. Se le condizioni erano gravissime, perchè, si osserva da qualcuno, avete assunto l'esercizio di Stato? Per una ragione molto semplice: perchè la coscienza del paese in quel momento era per l'esercizio di Stato. (*Commenti*). E nessuno avrebbe potuto proporre una proroga delle convenzioni.

Mi dispiace per l'amico personale onorevole Turati, il quale credette di poter attribuire questa decisione soltanto al partito socialista ed ai ferrovieri, che contribuirono senza dubbio anch'essi a formare l'opinione pubblica in favore dell'esercizio di Stato. Ma l'onorevole Turati ricorderà certamente che, anche prima dell'agitazione dei socialisti e dei ferrovieri, qua dentro e fuori dei buoni costituzionali si erano convertiti all'esercizio di Stato; per esempio, abbiamo sentito dire dall'onorevole Guic-

ciardini: sono entrato nella Commissione presieduta dall'onorevole Saporito, fautore dell'esercizio privato, e ne sono uscito fautore dell'esercizio di Stato... (*Commenti*).

Del resto, chi non si converte in politica, quando si determinano nel paese nuove e irresistibili correnti, vuol dire che non dà il giusto peso alla pubblica opinione. (*Commenti — Interruzioni*).

Anche l'onorevole Carmine, antico e costante fautore dell'esercizio privato, divenne fautore dell'esercizio di Stato; lo stesso onorevole Saporito, che con la maggioranza della Commissione da lui presieduta aveva votato per l'esercizio privato, votò poi per quello di Stato.

Egli è che, quando per la risoluzione di certi problemi si è formata una coscienza pubblica, né Governi né Parlamenti possono resistere alla forza dell'opinione pubblica. (*Commenti*).

Il Ministero Giolitti, che conosceva le condizioni del servizio ferroviario, voleva passare all'esercizio di Stato in due tempi. L'onorevole Turati ieri ricordò che parve una determinazione improvvisa del Governo quella di passare dall'esercizio privato all'esercizio di Stato; ma l'onorevole Rubini, che alle tante sue buone qualità aggiunge un'eccellente memoria, ricorderà che, parecchi mesi prima delle elezioni generali, i ministri del tempo Luzzatti e Tedesco gli confidarono, (e forse non confidarono a lui solo) che il Governo aveva deciso il passaggio all'esercizio di Stato....

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. No, chiedo di parlare per fatto personale. (*Oh! oh! — Commenti*).

TEDESCO. Onorevole Rubini, anche un giornale di Roma del 4 maggio di quell'anno l'annunziava.

Ad ogni modo ciò che essenzialmente importa è che il paese voleva l'esercizio di Stato.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Su questo siamo d'accordo.

TEDESCO. Nel mese di gennaio del 1905 il Ministero Giolitti deliberò la nomina del commendatore Bianchi a direttore generale delle ferrovie, ed io colgo volentieri questa occasione per mandare un saluto di incoraggiamento al direttore generale delle ferrovie, (*Commenti*), al commendatore Bianchi, che fui lieto di avere consigliato come un eccellente direttore alla Società Sicula; al commendatore Bianchi che io stimava molto e che continuai a stimare ancora più come ministro dei lavori pubblici.

Il Ministero, come dicevo, voleva passare all'esercizio di Stato in due tempi:

voleva che si attuasse prima sulla Mediterranea e sulla Sicula, e dopo sei anni sull'Adriatica. Trattammo in questo senso con l'Adriatica e l'onorevole Rubini ne sa qualche cosa. E se noi non concludemmo quell'esercizio con l'Adriatica, fu unicamente per la questione del prezzo del riscatto. I fatti si incaricarono di dimostrare che noi avevamo ragione di resistere alle domande della Società; perchè, dopo lunghe e faticose trattative, il prezzo di riscatto venne diminuito di 330 milioni.

Conoscendo le condizioni del materiale rotabile, convocai a Roma tutti gli industriali, ed anzi ricordo che in quella occasione mi fu quasi rimproverato di facilitare una specie di sindacato. Non esitai a far ciò, perchè conoscevo che le officine ferroviarie erano impari alle esigenze del servizio. Presi accordi con la Mediterranea e con l'industria nazionale, appunto per sollecitare le riparazioni del materiale. Di più, presentai un disegno di legge per chiedere al Parlamento la facoltà di far consegnare dalle Società allo Stato il materiale, prima del 30 giugno, perchè intendeva che si provvedesse in tempo alle riparazioni, cioè prima che andasse in vigore il regime di Stato.

Inoltre, avanti ancora di lasciare il Ministero, nel marzo 1905, erano definiti i criteri per il reparto del personale della rete adriatica che doveva rimanere presso le Meridionali.

Dalle parole di qualche oratore ho potuto argomentare, che mi si fa anche rimprovero di quello che avvenne, quando io non ero più al Ministero dei lavori pubblici. Si è voluto alludere, io credo, alle scorte di materiale nei magazzini, ai carboni, alle traverse di legno. Per le scorte di materiale, ho detto che avevo chiesto al Parlamento quattro milioni. Per i carboni le società avevano l'obbligo di far trovare delle determinate scorte, e non ero io che avevo lasciato il Ministero nel marzo 1905, ma altri il ministro al quale spettava, nel successivo giugno, cioè nell'ultimo mese delle convenzioni, di ordinare che si accertasse se quelle scorte si trovavano nei depositi.

Da parte mia non avevo mancato di prendere in tempo debito opportune disposizioni per assicurare gli approvvigionamenti necessari dopo il 30 giugno 1905, e ciò feci, sentito anche l'avviso del commendatore Bianchi.

Per le traverse di legno, a pagina 183 della relazione del commendatore Bianchi.

è spiegata la ragione per cui i contratti non furono eseguiti in tempo.

Del resto, o signori (volgo verso la fine e mi dispiace di avervi tediato) quello che avvenne nel secondo semestre del 1905, quando del resto, è bene ripeterlo, altri aveva la direzione del Ministero, era avvenuto anche nel 1885, nè più nè meno. Egli è che noi oggi non ricordiamo più quello che avvenne 20 anni fa. Dopo il 1885 erano passati oltre due anni (ed oggi è passato appena un anno e mezzo) e le cose erano a tal punto che il senatore Saracco, allora ministro dei lavori pubblici, ordinò un'inchiesta sui ritardi dei treni. Ne risultò la necessità di eseguire una serie di lavori urgenti, ma dopo un periodo di tempo non breve, e propriamente nel 1896, ne rimanevano ancora a compiere per 67 milioni. (*Interruzioni del deputato De Andreis*).

Non basta: dopo quattro anni dalle convenzioni, il ministro Finali ordinava un'inchiesta sugli accidenti ferroviari. A questo proposito osservo che l'Italia, come vien dimostrato anche da dati recenti forniti dal commendator Bianchi, non è in prima linea per viaggiatori morti e feriti, mentre ha il primato per le ferrovie a semplice binario.

Diceva il ministro Genala nel gennaio 1887, perchè accadde a lui nel 1887 quello che accade oggi presso a poco al mio amico onorevole Gianturco...

Voci. No, no!

TEDESCO. Non perchè il colpevole sia lui, intendiamoci bene, nè, a mio avviso, v'ha alcun colpevole: il ministro e la Direzione fanno il loro meglio, ma non possono fare miracoli.

Diceva dunque il ministro Genala: « Quando si fanno dei passaggi di questo genere, che possono riguardarsi come un grande rivolgimento amministrativo, si riscontrano difficoltà di ogni maniera, innumerevoli, che non si possono vincere che a forza di perseveranza e dopo un certo tempo ».

Del resto in altri tempi gli enti industriali e commerciali si ispiravano a più miti giudizi. Alla fine delle convenzioni, per esempio, una Camera di commercio, fra le più importanti d'Italia, scriveva: « La mancanza di vagoni che sembrerebbe una particolarità delle nostre Società ferroviarie è in Prussia e nel resto della Germania allo stato cronico. Nel 1899 ben 173,543 carri non hanno potuto esser forniti al commercio. E nel 1900 e nel 1901 innumerevoli e acerbe furono le proteste delle Camere di commercio tedesche sulla deficienza del materiale. Basta leggere i

resoconti delle singole Camere del 1902. Nel Belgio (aggiungeva quella Camera di commercio) non pare la vada diversamente. Le sospensioni di accettazioni di merci, specia mente a destinazione del primo porto del paese, Anversa, le lagnanze per la mancanza di carri, per l'ingombro delle stazioni, vi sono frequentissime ». In questi giorni ho pregato alcuni colleghi di leggere il resoconto della seduta del 15 novembre del Senato francese. Se l'avessero letta, probabilmente avrebbero smorzato certi colori: se la Camera me lo consente, vorrei citare qualche dato che si legge nel resoconto di quell'importante seduta, perchè in Francia è avvenuto recentemente quello che ora avviene da noi.

In Francia vi sono stati nello scorso autunno reclami di Consigli generali, di Sindacati agrari ed industriali, di Camere di commercio, di privati, ed i reclami venivano, come diceva il ministro, *da tutti i punti del territorio*.

Ebbene, tutti sanno che in Francia le reti sono meglio dotate della rete italiana, e che là è in vigore l'esercizio di Stato in una piccola rete soltanto: la massima parte delle ferrovie è esercitata da sei Società, che sono fortemente organizzate e bene aiutate dallo Stato. Non solo, ma in Francia il movimento è meglio distribuito fra le diverse regioni, mentre in Italia è molto intenso in alcune parti del territorio, e più limitato in altre; ed il porto di Marsiglia ha un vantaggio, dal lato ferroviario, sul porto di Genova. A Genova sono molte le merci che si sbarcano e pochissime quelle che si imbarcano, cioè soltanto il 16 per cento; a Marsiglia invece sono il 61 per cento, e questo fa sì che a Genova molti carri vanno vuoti assai più che a Marsiglia. Ma questo non basta, perchè in Francia a molti trasporti provveda la navigazione interna, che in Italia quasi non esiste. Non basta ancora: il prodotto delle ferrovie italiane è notevolmente aumentato in confronto delle ferrovie francesi. In Italia, dal 1896 in poi il traffico è in costante e rigoglioso aumento; in Francia invece ci sono degli alti e bassi. Nel 1904 ci fu una diminuzione; nel 1905 un aumento di prodotto per 60 milioni. E se s'istituisce il confronto fra questi 60 milioni sul miliardo e 150 milioni dei prodotti francesi e i 31 milioni e mezzo sui 307 milioni di prodotti italiani, vedete quale enorme differenza vi sia. Di più, in Francia, accennava il ministro, si verificarono dei ritardi su tutte le linee, ed anche sulle reti

meglio governate, come la Parigi-Modane, che è a doppio binario ed è diretta da uno dei più reputati funzionari che ci siano in Europa, il servizio lascia a desiderare e si reclamano carri nientemeno che dal 1898.

Anche in Francia accade che le macchine si fermino a mezza strada e, per i ritardi, è interessantissima questa piccola statistica francese. Nel settembre 1904, in una rete, si verificò, rispetto al numero dei treni, un ritardo dell'1 per cento; del 2 per cento nel 1905; nel 1906 del 4 per cento. Un tale fenomeno si manifestò, presso a poco, in altre reti. Nella prima decade di ottobre si arrivò, aggiunse il ministro francese, al 14 per cento. E volete sapere le cause di questi ritardi? Sono le stesse che in Italia: affluenza di viaggiatori, locomotive non abbastanza potenti, treni molto pesanti, anche per l'aggiunta di vetture di terza classe, quelle terze classi che l'onorevole Maggiorino Ferraris vorrebbe applicare con tanta facilità a tutti i treni diretti. Ed il ministro Barthou conchiudeva con queste parole: « Il male è incontestabile: esso supera le stesse proteste portate alla tribuna parlamentare ».

Dal resoconto di quella seduta risulta che in Francia, ogni due o tre anni, c'è una crisi di trasporti e in qualche porto questa crisi è annuale, presso a poco, onorevole Cavagnari, come a Genova, ed anche a Venezia, come sento dire sottovoce dall'onorevole Tecchio.

Ho già accennato che il Governo ha provveduto largamente, con le proposte finanziarie, per mettere in ordine le ferrovie. Presto il Governo ci presenterà le proposte per l'ordinamento definitivo dell'amministrazione. Allora potremo esaminare l'argomento ed esamineremo anche l'autonomia.

A questo proposito, ricordo che l'onorevole Sonnino, nella seduta del 18 dicembre 1899, non prognosticava bene per l'esercizio di Stato, salvo, aggiungeva, che si trovasse il mezzo di poter organizzare un'amministrazione quasi autonoma. Quel quasi rivela gli scrupoli dell'autorevole parlamentare ispirati dal principio costituzionale della responsabilità ministeriale.

Onorevoli colleghi! Ieri, in fine di seduta, un egregio oratore ha detto che la questione è tecnica ed amministrativa, non politica; e la Camera, con quel senso di patriottismo, che non la abbandona mai, ha salutato le oneste e coraggiose parole con un caldo e sincero applauso. Mai, come questa volta, il paese ha imperiosamente manifestato

la sua volontà! Esso chiede ad alta voce arghi, energici, rapidi provvedimenti. Animato da virili propositi, il Governo ha ascoltato questa voce e forse ora, più che mai, l'anima della rappresentanza nazionale vibra all'unisono con la grande anima del paese. Lasciamo quindi, o colleghi, i vani rimpianti e ricordiamoci del passato, non per sollevare erili recriminazioni ma solo per trarne utili ammaestramenti. Anzi indebolire con acerbe critiche, fortifichiamo con parole di incoraggiamento e con opportuni consigli l'opera assai malagevole della direzione delle ferrovie di Stato. In nome dei supremi interessi della patria uniamoci tutti d'ogni parte della Camera, e lealmente cooperiamo col Governo per risolvere un arduo problema, che non deve dividerci; uniamoci tutti per assicurare, a qualunque costo e in breve tempo, il normale andamento di un servizio, a cui è legata la vita economica della nazione. (*Approvazioni. — Congratulazioni.*)

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava per svolgere la sua interpellanza.

LACAVA. Non era mio intendimento di parlare in questa discussione, che ormai volge al termine, e che io non intendo di prolungare. Prima di presentare l'interpellanza chiesi all'onorevole nostro Presidente se avesse potuto darmi facoltà di parlare per fatto personale, perchè, secondo qualche oratore, pareva che ciascun ministro dei lavori pubblici dovesse dare il suo *reddè rationem*, ed il Presidente mi rispose che non ammetteva tale fatto personale; mi iscrissi allora come ultimo interpellante.

Mi permetto quindi di dire qualche cosa che riguarda il Ministero dei lavori pubblici, quando io ebbi l'onore di esserne a capo, e sulle due questioni gravissime del materiale mobile e degli impianti. Non invano mi sono iscritto a parlare, perchè me ne avrebbe data occasione testè l'onorevole Tedesco.

Quando io fui al Ministero dei lavori pubblici mi preoccupai molto della condizione in cui si trovavano il materiale mobile e gli impianti ferroviari. Non ho bisogno di replicare, perchè tante volte se ne è parlato in questa Camera, dell'importanza della legge, che porta il mio nome, del febbraio 1900 ed aggiungo che non fui soltanto io a proporla, ma ebbi anche il valido aiuto dell'onorevole Rubini, allora presidente della Giunta generale del bilancio,

dell'onorevole Danieli, che ne fu il relatore ed anche dell'onorevole Tedesco, ispettore generale delle ferrovie.

L'articolo 9 di quella legge dava modo a tutti i ministri, che si sarebbero succeduti al Ministero dei lavori pubblici, di poter accrescere il materiale mobile secondo i bisogni, di biennio in biennio. Non è il caso di leggere detto articolo alla Camera, perchè tante volte è stato letto e dall'onorevole Rubini e dall'onorevole Maggiorino Ferraris.

Ma quella legge, secondo la quale avrebbe dovuto e potuto accrescersi il materiale mobile, non fu poi interamente applicata.

Per quanto riguarda gli impianti ferroviari non è esatto che fossero accordati solo 30 milioni. È vero che nell'articolo primo di quella legge si parlava di 28 milioni dati dal tesoro e di due decimi dati dalle Società, ossia in complesso di 30 milioni ed 800 mila lire, ma invece è anche vero che a questa somma si dovevano aggiungere annualmente i proventi propri delle casse patrimoniali sui prodotti lordi ed altri minori cespiti raggiungendosi così la somma di 80 milioni fino al 1905, anno in cui dovevano scadere le convenzioni. (*Cenni di assentimento degli onorevoli Rubini e Fasce*).

Ringrazio gli onorevoli Rubini e Fasce del loro assentimento.

Ma vi è anche qualche cosa di più. Le Società ferroviarie presentarono al Parlamento una petizione chiedendo ancora di più altri trenta milioni. Io non mi rifiutai e ricordo anzi di avere pronunciato in Senato, ripetendo la promessa fatta alla Camera, le seguenti parole: « Approvato che sia il disegno di legge in discussione, disporremo di circa 80 milioni di cui 21 rappresentano l'importo di un primo gruppo di opere appaltate e 59 sono destinati a lavori ai quali si darà il maggior possibile impulso. Ma non basta. Una petizione delle Società Mediterranea ed Adriatica presentata alla Camera elettiva, richiede altri 30 milioni in specie per le stazioni e per il raddoppiamento dei binari. Io in verità credevo da principio che si potesse fare a meno di assegnare ulteriori somme chieste dalle Società ferroviarie, ma siccome è mia abitudine di studiare quanto mi viene presentato, così, non appena ricevuta questa petizione, ho nominato una Commissione con l'incarico di prendere in esame le domande delle Società. Questa Commissione non ha ultimato ancora il suo lavoro, ma dalle notizie finora comunicatemi sono indotto a ritenere che po-

tranno essere riconosciuti necessari nuovi mezzi per circa venti milioni. Mi pregio pertanto di dire al Senato che non appena sarà accertato il maggiore fabbisogno, il Governo troverà modo, insieme con le Società, di accrescere le assegnazioni della cifra necessaria ».

E furono intraprese le opportune pratiche col Ministero del tesoro, ma io lasciai il Ministero nel giugno successivo.

Ho voluto ricordare tutto questo per spiegare che se la legge del febbraio 1900 fosse stata rigorosamente applicata, lo stato attuale delle cose sarebbe assai diverso. Non aggiungo altro. Il passato ormai deve considerarsi solo come un monito, pensiamo all'avvenire! (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

MAJORANA ANGELO, *ministro del tesoro*. Sulla fine della seduta di ieri l'onorevole Rubini ha pronunciato un discorso, assai più importante che lungo, che mi induce a fare brevi dichiarazioni sulla parte strettamente finanziaria del problema ferroviario, lasciando, come è naturale, al mio carissimo collega onorevole Gianturco la trattazione completa del complesso problema, che non è soltanto tecnico.

L'onorevole Rubini divise le sue osservazioni in due parti: la prima riferibile alla struttura del bilancio delle ferrovie, la seconda riferibile al contenuto del bilancio medesimo. Lo stesso suo ordine io seguirò.

Egli disse che il primo bilancio presentato, di cui il Parlamento abbia avuto cognizione, ossia nell'assestamento 1905-906, aveva « una forma rudimentale ». È vero; ma si comprende. Era quello il primo bilancio, redatto quando si era — come del resto si è anche oggi — sotto l'impero di una legge provvisoria, per una azienda vastissima che doveva impiantarsi in una maniera (in ciò siamo tutti d'accordo) sperimentale, ossia, riservandosi una serie di innovazioni graduali, in armonia con le inevitabili necessità e coi mezzi possibili. Del resto lo stesso onorevole Rubini non si è meravigliato troppo dei difetti di questa forma originaria. Però fin dall'anno passato la Giunta generale del bilancio — mi è grato riconoscerlo — rendendosi conto del bisogno di provvedere, diede subito un contributo importantissimo, per migliorare la struttura del bilancio.

Le sue osservazioni si riferirono dapprima ad un argomento che può sembrare formale, ma che ha invece una grandissi-

ma importanza sostanziale, vale a dire al modo con cui le singole partite debbano essere annotate. Dal momento che si tratta di un conto — la Giunta del bilancio giustamente disse — occorre ch'esso sia redatto con le forme ordinarie di tutti i bilanci: perciò debbono esservi capitoli, rappresentanti le diverse ripartizioni di servizi; ed ogni capitolo deve avere il suo significato ed il suo contenuto essenzialmente giuridico, nel senso di tracciare i confini entro cui si esplica il controllo del potere legislativo, di fronte all'azione del potere esecutivo. E così alle singole partite di spese vennero assegnati i caratteri di veri e propri capitoli e le loro singole suddivisioni ebbero il valore di articoli, ai sensi del nostro diritto comune contabile.

Altre due osservazioni furono fatte dalla Giunta (parlo, beninteso, delle più importanti): dare la numerazione successiva ai capitoli nelle diverse categorie di spese ordinarie, straordinarie e movimento di capitali; e poi far in modo che anche le somme non impegnate alla chiusura dell'esercizio sopra alcuni capitoli della parte ordinaria possano conservarsi fra i residui per essere erogate negli esercizi successivi, derogando così, in questa parte, ad uno dei principi fondamentali di quello che sarebbe un bilancio normale.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. C'era l'autorità di qualche precedente.

MAJORANA ANGELO, *ministro del tesoro*. È vero: l'eccezione aveva qualche precedente, e giustificavasi, del resto, per le speciali necessità dell'azienda ferroviaria. Tutto ciò fu dall'onorevole Rubini, relatore della Giunta del bilancio, proposto in quel progetto di assestamento per il 1905-906 che la Camera, come ben ricorda, approvò senza discussione, nello scorso giugno, per l'urgenza grande.

Ma io debbo pur dichiarare che il Governo, nel togliere ad esame il bilancio delle ferrovie per presentarlo pel nuovo esercizio finanziario 1907-908, illuminatamente e con piena coscienza, ha aderito all'ordine di idee già esposto dalla Giunta del bilancio. Infatti tale progetto di bilancio per le ferrovie, che trovasi già dinanzi alla Camera, comprende la ripartizione regolare in capitoli, ed è preceduto da una nota preliminare, come hanno tutti gli altri bilanci; non solo, ma comprende anche quel maggior numero di annotazioni alle singole par-

tite di spese e di entrate che fu possibile di introdurre.

Certamente, o signori, la grande difficoltà essenziale, che governa tutta la materia di questa amministrazione autonoma così vasta, si riverbera anche sulla struttura e sulla compagine del bilancio.

In tutta l'azienda delle ferrovie, in ogni sua manifestazione generale o speciale, così per il movimento giorno per giorno, come per la redazione del bilancio che amministrativamente rappresenta l'opera permanente della gestione, c'è sempre un intrinseco ed originario dualismo di tendenze: da un canto l'autonomia assoluta, dall'altro la doverosa armonia con le norme generali che regolano ogni ramo d'attività, pubblica, in un Governo parlamentare.

Ripeto: questa antitesi tra le due tendenze rispecchiassi anche nella formazione del bilancio. Io non oso affermare che la maniera con cui la Giunta del bilancio nell'assestamento per il 1905-906 e noi nelle nostre proposte di bilancio per il 1907-908 abbiamo risolto la questione, sia una maniera in ogni sua parte definitiva, e molto meno che rappresenti l'ideale.

Certamente però costituisce un grande progresso, di fronte al modo con cui così affrettatamente venne compilato il bilancio per il 1905-906.

Allora si era all'inizio; notevoli passi in avanti sono già stati fatti, e in modo sperimentale (ripeto l'aggettivo); confido che un maggior progresso sarà compito con quella legge sull'assetto definitivo delle ferrovie che noi stiamo studiando e che fra non guari sarà presentata al Parlamento. Constatiamo intanto che il modo con cui abbiamo redatto il nuovo bilancio delle ferrovie consente al controllo parlamentare di esplicitarsi in una maniera più limpida, più sicura, più efficace. (*Benissimo!*)

L'onorevole Rubini scese poi a parlare del merito, ossia del contenuto del bilancio; e con la consueta diligenza sua e competenza, a molte cifre accennò, giungendo a questa conclusione riassuntiva: « Vi dichiaro, che io all'infuori della politica (credo che siano state proprio queste le sue parole precise), forte dei miei occhiali, assumo l'ufficio di notaio della Camera, ossia di certificatore di cifre, unicamente desideroso di dirvi quali esse effettivamente siano; e così facendo vi avverto che la tendenza dell'esercizio di Stato è questa: le spese vanno a crescere assai più notevolmente che non crescano gli introiti

netti, devoluti allo Stato; mentre invece le condizioni tecniche dell'esercizio vanno tutt'altro che migliorando ».

Di fronte ad affermazioni così autorevoli, sento il bisogno di dire rapidamente come si sieno svolte le cose, così nel bilancio 1905-906 e 1906-907 come per la previsione del 1907-908: perchè, in quel che ha detto l'onorevole Rubini, c'è molto di vero; ma una affermazione limitata alla formula da lui usata e ripetuta senza convenienti illustrazioni, potrebbe essere intesa in modo non interamente rispondente al vero. Ed anche qui è necessario guardarsi dalle esagerazioni.

Il bilancio 1905-06, fatto, come ho accennato, in sede di assestamento, portava un prodotto netto (limiterò l'indagine al prodotto netto, che è quello che interessa di più la Camera, come si è visto anche ieri sera) portava un prodotto netto, dico, di lire 61,651,020.

La Giunta del bilancio, per organo dell'onorevole Rubini, ridusse questa previsione di 17 milioni circa, aggravando la spesa di esercizio di altrettanto.

E dapprima l'onorevole Rubini (lo sentiste ripetere ieri sera) disse: è stata calcolata male la spesa per la rinnovazione dei rotabili. Accennò ad un calcolo dal quale sarebbe venuta questa conseguenza davvero iperbolica: che la rinnovazione dei rotabili, col sistema proposto originariamente, si sarebbe fatta in ottanta anni almeno.

Propose invece che non si stabilisse una cifra fissa, ma una somma ragguagliata al 3.78 per cento del prodotto lordo.

In armonia a ciò la Giunta del bilancio introdusse (nell'assestamento che votammo nel giugno e che diventò legge) la maggiore spesa di 6,040,000 lire.

Dichiaro che un tale criterio, di percentuale, nel valutare la rinnovazione dei rotabili, noi abbiamo seguito nella proposta del nuovo bilancio: criterio di doverosa sobrietà finanziaria e rigore; perchè, ogni volta che possiamo (e speriamo di poterlo sempre), siamo lieti di aver l'ausilio della Giunta in quella difesa del bilancio che è la garanzia dei bene intesi interessi del paese.

Un altro capo per cui la Giunta del bilancio crebbe la somma, e quindi venne a diminuire il provento netto dello Stato, è quello delle maggiori quote spettanti ai concessionari delle ferrovie, che furon cresciute di 3,633,000 lire.

RUBINI, *presidente della Giunta generale*

del bilancio. Ma io dissi chiaro perchè la Giunta fece ciò.

MAJORANA ANGELO, *ministro del tesoro.* La vera prova, onorevole Rubini, che la Giunta del bilancio ha fatto bene, è che noi abbiamo fatto nostre queste sue proposte, ed abbiamo pregato la Camera di approvarle.

Fu sollevata inoltre la questione dei noleggi. Con molto suo rammarico, l'onorevole Rubini disse, nella relazione di assestamento, quel che ripeté ieri sera: *dura lex, sed lex*: si sobbarcò quindi a non detrarre l'importo dei noleggi. Ma trovò che tale detrazione poteva fare per un terzo della spesa stessa, cioè per 1,350,000 lire, non compresi nella disposizione tassativa di legge, che alla parte straordinaria attribuisce il carico dei noleggi.

Io che, in molti casi, ho seguito il parere della Giunta del bilancio, debbo fare qui una riserva, che è inutile discutere adesso: dubito cioè che possa affermarsi, senz'altro, che la legge abbia avuto torto nel considerare la spesa dei noleggi nella maniera in cui l'ha considerata. Potrei far osservare all'onorevole Rubini, che questi carri bisogna pure averli; e, se non si noleggiassero, si dovrebbero comprare; e, comprandoli, bisognerebbe tener conto delle spese relative...

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio.* Ma, allora, la spesa graverebbe sulla parte ordinaria del bilancio.

MAJORANA ANGELO, *ministro del tesoro.* Onorevole Rubini, non faccio che una parentesi. Ho detto che non voglio trattare adesso la questione: non ne sarebbe il luogo: non mi mancheranno del resto gli argomenti da discutere insieme con lei, in un avvenire anche prossimo!

Finalmente, un capo assai importante, è quello delle piccole migliorie aventi carattere di aumenti patrimoniali, per cui l'onorevole Rubini avrebbe vagheggiata una percentuale del 2 per cento del prodotto lordo. Ad ogni modo, rievocando (e fece bene) la legge che assegnava la quota dei 6 milioni annui a carico dell'esercizio, fece stanziare nell'assestamento, una quota fissa di 6 milioni.

Al quale proposito, la Camera deve notare che, nel disegno di legge per maggiori spese straordinarie in pro delle ferrovie, che io ed il mio collega Gianturco abbiamo avuto l'onore di presentare pochi giorni addietro, si ha uno stanziamento apposito di 18 milioni, da dividersi in un triennio, in rappresentanza di questa categoria d

spese, così detta di piccole miglione, o di minori aumenti patrimoniali.

Aggiungasi un aumento al fondo di riserva di lire 160,560; si hanno in tutto 17 milioni circa, che aggravavano la spesa complessiva e riducevano di altrettanto il prodotto netto di 61 milioni.

Però, siccome i maggiori proventi lordi facevano aumentare di 8 milioni le previsioni, così ne veniva che il provento stesso del 1905-906 a favore dello Stato rimaneva fissato in 52,481,000 lire.

Debbo soggiungere però che questo stesso provento netto di 52 milioni era successivamente ridotto di un milione e 983 mila lire, perchè con decreti del ministro del tesoro, per interessi di debiti gravanti sull'azienda, era stanziata in più una somma corrispondente.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Era stato già osservato dalla Giunta generale del bilancio.

MAJORANA, *ministro del tesoro*. Perfettamente, ed il ministro del tesoro riconobbe che aveva fatto bene la Giunta a prevedere queste maggiori spese, e vi diede corso, riducendo la previsione del provento netto del 1905-906, nella sua ultima espressione, a lire 50 milioni, 498 mila, 440 lire.

Di fronte a questa previsione poi sta, come anche avete inteso ieri sera dall'onorevole Rubini, il fatto che il consuntivo che ho avuto l'onore di presentare alla Camera pochi giorni addietro, ha dato un provento netto di 59 milioni, 290,573.82: differenza, fra i 50 e i 59 milioni, dovuta al maggior provento lordo che si ebbe nel frattempo, e che fu accertato, nonchè a qualche economia di spesa.

Ma fra il 905-6 e il 906-7 si verificò quello che l'onorevole Rubini, che pure non ama le metafore, qualificò « un capitombolo », vale a dire una notevole diminuzione, per cui il prodotto netto di 59 milioni del consuntivo scende, in quello che sarebbe l'assestamento 1906-907, a 45 milioni 931 mila lire.

Non credo di aver bisogno di spiegare perchè uso la frase: « in quello che sarebbe l'assestamento ». La Camera sa che avrei potuto presentare l'assestamento soltanto in omaggio ad una ipercritica contabile. Ci si può forse rimproverare perchè, pur non essendo approvato il bilancio di previsione, non abbiamo presentato l'assestamento? Ma, conforme ai precedenti, conforme anche all'opinione autorevolissima dello stesso onorevole Rubini, io ho creduto che, per lo meno, sia un fatto singo-

lare quello di presentare l'assestamento di un bilancio che, non essendo ancora approvato dal Parlamento, può ben dirsi che ancora non esiste! Tuttavia, se io non ho formalmente presentato l'assestamento, ne ho già tutti gli elementi di fatto. Ed invero nella mia esposizione finanziaria ho perfino calcolato quale potrebbe essere l'avanzo complessivo del bilancio e lo fermai con molte cautele, come era mio dovere, ossia in 30 milioni.

L'amministrazione delle ferrovie dello Stato ha fatto un conto presuntivo di quello che sarebbe l'assestamento: conto, che, come è naturale, è già in potere del ministro del tesoro e della Giunta generale del bilancio.

Ora è su questo conto, che forma, ripeto, la materia prima di quello che sarà l'assestamento, che l'onorevole Rubini disse esserci, nel provento netto, la differenza da 59 a 46 milioni circa. A rigore, anzi, la differenza può apparire maggiore, se si riflette che nel 1906-907 essendo cresciuto il prodotto lordo di 16 milioni, si potrebbero a quest'ultima somma aggiungere i 13 di minor provento netto e giungere ad un totale di 29 milioni.

Ma intendiamoci bene: un ragionamento simile, a dir poco, sarebbe troppo sintetico. Bisogna analizzare. E dapprima: il maggiore prodotto lordo di 16 milioni è chiaro non significhi altrettanto provento netto: secondo i calcoli comuni, attribuendo due terzi alla spesa viva, si può dire che il maggior provento lordo di 16 milioni si riduca ad un'entrata netta di 5 milioni e 300 mila circa. Ma a parte ciò, sull'esercizio 1906-907, alla riduzione del provento netto dello Stato molte circostanze influiscono. Cominciamo dalle spese per il miglioramento del personale. Queste hanno gravato per sei mesi sull'esercizio precedente; ma sul 1906-907 vanno a gravare completamente; ed il maggior onere dalla stessa direzione delle ferrovie dello Stato, su per giù, è calcolato in 4 milioni. L'assunzione del servizio delle Meridionali e delle Venete rappresenta anch'esso un onere, perchè l'esercizio di queste linee è qualche cosa di industrialmente meno redditizio di quello che non sia il resto della rete di Stato. È vero che il riscatto delle Meridionali qualche vantaggio ha dato per sollievo di altri oneri; ma nella computazione del provento netto dell'esercizio, c'è sicuramente una differenza in meno, di fronte alle cifre complessive.

Notevoli sono state le perdite subite per vari disastri, e specialmente per quello di

Piacenza, intorno al quale io debbo avvertire che nel bilancio delle ferrovie, le spese relative ai disastri e indennizzi gravano su quel grosso capitolo delle spese generali che pel 1906-907, è stato per varie ragioni aumentato, e non di poco. Tale questione è degna di essere studiata. L'indennizzo dei disastri deve gravare sul fondo di riserva o su quello delle spese generali, o sopra un capitolo a parte? Sarà questo un problema di non lieve importanza e difficoltà, da doversi risolvere nella compilazione della legge definitiva. Ad ogni modo per ora, provvede il fondo delle spese generali e se ne deve tener conto.

Aggiungasi poi la maggiore cifra per interessi ed ammortamenti di debiti contratti nell'interesse dell'azienda, ossia di spese di carattere patrimoniale, che vengono a gravare sull'esercizio 1906-907 e che superano i dieci milioni.

Finalmente tengasi conto, per parlare delle sole cifre grosse, del necessario aumento del fondo di riserva, che pure bisogna fare, in ragione di tutto il movimento che s'è sperimentato nell'azienda; ed ecco come il salto brusco, fra il provento del 1905-906 e dell'anno successivo, appare, sotto moltissimi riguardi, spiegato.

Andiamo all'esercizio 1907-908, per il quale l'onorevole Rubini ha portato alcune cifre, desunte dal disegno di legge di bilancio, che pochissimi giorni addietro, ho avuto l'onore di presentare. Riguardo al futuro esercizio, il provento lordo complessivo è previsto in 416 milioni e 400 mila lire, con un aumento di 17 milioni e 938 mila sul precedente. Il netto, poi, è previsto in 47 milioni; e tralascio le piccole frazioni; ossia è previsto in un milione e 800 mila lire di più che non nel 1906-907.

Si può dire: ma come cresce soltanto di un milione e 400 mila lire, quando prevedete un provento netto di 17 milioni? Anche qui non mancano le ragioni, per spiegare il fenomeno. Intanto, non ho bisogno di ripetere come l'aumento del prodotto lordo non significhi altrettanto aumento del prodotto netto, ma, secondo quel tal calcolo presuntivo fatto, agisce solo per una terza parte. Quindi il maggior provento lordo di quasi 18 milioni funge sul netto soltanto per sei; abbiamo poi una maggiore cifra di interessi e di ammortamento per spese di carattere patrimoniale: in complesso 3 milioni e 340 mila lire. Vi sono i maggiori oneri ai concessionari che si ragguagliano, per ora almeno, a 500 mila lire.

Il fondo di riserva cresce, naturalmente, anch'esso e si calcola per più che 300 mila lire.

Se queste cifre si addizionano tra loro si trova in gran parte spiegato il fenomeno, su cui ha richiamato l'attenzione della Camera il presidente della Giunta del bilancio. Poichè se, come ha detto Ella, è il notaro della Camera, onorevole Rubini, (guardi un po': la metafora da lei usata, determina, per contagio, un'altra metafora in me); se lei, dico, è il notaro, io, nel Governo, rappresento il pubblico ministero; ed entrambi, io e lei, siamo alleati, nel dire la verità al Parlamento.

Abbiamo fatto, dunque, la constatazione dei fatti. Quali conclusioni in linea generale sono a trarsene?

La conclusione a cui giungeva l'onorevole Rubini fu affermata in una maniera troppo recisa e troppo sintetica. Ma c'è certamente molto di vero nelle sue parole. Se la Camera ha la bontà di riandare quello che io dissi nell'esposizione finanziaria, ricorderà che la tendenza nelle spese a crescere più che non sia nelle entrate, è universale.

Appunto perciò grande virtù si richiede in chi governa. Certamente, poi, nella gestione ferroviaria, perchè dipende da molti elementi diversi, e perchè non è una amministrazione privata, ma di Stato, e per tante altre ragioni, che sono state analizzate, in questa discussione, una tale tendenza è molto più grave e temibile che non sia nel resto del campo di attività finanziaria dello Stato. Ma io voglio sperare ch'essa resti soltanto tendenza e che i provvedimenti energici del Governo e l'opera vigile del Parlamento possano una tale tendenza ricacciare indietro.

E dopo avere espresso un tale augurio cedo la parola all'egregio collega dei lavori pubblici, il quale, nella grande sua competenza, spiegherà eloquentemente tutto ciò che in maniera diretta si riferisce al servizio ferroviario. (*Benissimo! — Vivissime approvazioni*).

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. (*Segni di attenzione*). Onorevoli colleghi! Non vi sorprenderete che io sia oggi obbligato a dare agli onorevoli interpellanti una risposta irta di considerazioni tecniche e di cifre. Questa non è materia di splendori letterari, e d'altra parte, le cifre hanno pure una eloquenza fatta di cose e fatta di

sincerità soprattutto, sincerità in questo momento necessaria a serbare intera, perchè al paese conviene dire tutta la verità, non creare fallaci illusioni, nè destare apprensioni pessimistiche. Questa sincerità io porterò nell'esame, non delle cause remote delle presenti difficoltà, ma delle prossime, e soprattutto dei rimedi che è possibile apportare a questa situazione.

Soprattutto dei rimedi, perchè è questa la parte, me lo consentano gli onorevoli interpellanti, in cui i loro discorsi mi sono apparsi manchevoli.

Nè mi è apparsa ragione buona quella che i rimedi spettano al Governo di suggerirli, e che gli oppositori o gli interpellanti non abbiano alcun dovere di segnalare quali mezzi sia opportuno ricorrere per a modificare e migliorare questa situazione di cose: il Governo ha appunto presentato i suoi provvedimenti, e a coloro che si propongono di combatterli è necessario dire quali provvedimenti diversi o migliori essi proponano per sostituire quelli del Governo.

Orbene per procedere con un certo ordine, io comincerò dall'accettare la posizione della questione così come l'ha messa l'onorevole Crespi, e così come l'ha accettata l'onorevole Rubini. Per non divagare inopportuno, la questione va posta così: il servizio ferroviario fatto dallo Stato è esso migliore o peggiore, o eguale a quello delle Società private?

Se lo Stato ha acquistato, al primo luglio 1905, la eredità di una gestione ventennale delle Società private, è lecito domandargli quale uso abbia fatto di questa eredità. Ma quando noi ci accingiamo a dare risposta a questa questione, noi siamo obbligati a considerare che le ferrovie di Stato sono bensì eredi delle Compagnie private, ma eredi con beneficio di inventario.

Ed allora dobbiamo anzitutto fare l'inventario, vedere in quali condizioni abbia lo Stato acquistato questa eredità che ci è stata trasmessa, quale la condizione del materiale, quale la condizione delle linee, quale la condizione del personale.

Ebbene, cominciando, onorevoli colleghi, dalla condizione delle linee e delle stazioni ferroviarie, è bene la Camera sappia che nel 1895 le reti italiane possedevano circa 66 metri di binari di servizio nelle stazioni per ogni carro di dotazione: dieci anni dopo, nel 1905, al tempo della riconsegna delle linee, la proporzione era ridotta a 55 metri di binario per ogni carro di dotazione. Di

guisa che mancavano più di seicento chilometri per tornare alla condizione poco felice di dieci anni prima, del 1895. In altri termini, mentre nel periodo ventennale delle convenzioni i prodotti ferroviari erano cresciuti del 63 per cento, i binari erano cresciuti solo del 30 per cento. Condizione di cose gravissima in un paese in cui tante linee importantissime che come dicono gli inglesi, sono congestionate dal traffico, non hanno il doppio binario; ed è inutile che io ne faccia l'elenco perchè la Camera ne conosce assai bene il numero e le condizioni delle linee stesse.

Ma non solo deficienti erano i binari nientemeno che per seicento chilometri, ma le stazioni di smistamento, che rappresentano il mezzo di snodare e di ripartire per le diverse destinazioni tutta la grande corrente di traffico che proviene dai porti e dai vari centri di produzione, le stazioni di smistamento erano in tali condizioni da non potere non solo essere assoggettate ad un traffico più intenso, ma neppure di gestire e smaltire nelle epoche di più intenso lavoro il traffico a quel tempo esistente. E, quel che è peggio, l'armamento di alcune linee era così deficiente che non era possibile farvi transitare le macchine di tutti i tipi, soprattutto le macchine più pesanti e più potenti che sarebbero state necessarie per far fronte alle necessità del traffico continuamente crescente (*Commenti*).

Questa la condizione delle linee. Veniamo alle condizioni del materiale. Il materiale, fu detto molto argutamente, costituiva un museo di archeologia. (*Commenti*).

Erano sì venerabili avanzi di antichità, ma pur troppo non potevano adeguatamente servire nelle condizioni del traffico al 1° luglio 1905.

Con le convenzioni del 1885 erano stati stabiliti già limiti di età così eccessivi (e dico eccessivi confrontandoli non già con quelli che sono ammessi, per esempio, nelle ferrovie prussiane, ma anche con quelli di altri esercizi ferroviari meno rigorosi), che davvero era assolutamente impossibile che il materiale potesse far fronte ai bisogni del traffico durante un tempo così lungo: 40 anni, cioè, per le locomotive e le vetture e 60 per i carri.

Ma, quello che è peggio, non solo vi erano limiti di età eccessivi nelle convenzioni, ma il materiale che ci è stato consegnato nel 1905 superava perfino, per notevole parte, quei limiti eccessivi. (*Commenti*). Ed affinchè la Camera non creda

che esageri, è bene che io dica che avevano allora compiuto 50 anni di età 28 locomotive, 127 vetture, 1581 carri; avevano compiuto 40 anni 249 locomotive, 1546 vetture, 8453 carri; avevano compiuto i 30 anni 521 locomotive, 1404 vetture e 10,542 carri: di guisa che in complesso nel nostro parcoveicoli al principio dell'esercizio avevamo 798 locomotive, 3,077 vetture, 20,576 carri che superavano la rispettabile età di 30 anni.

In altri termini, quasi un quarto delle locomotive, una metà delle vetture e due quinti dei carri che si trovavano in dotazione, avevano superato l'età di 30 anni, ed erano quindi di tipo così antiquato, di potenzialità così deficiente ed in uno stato tale di deperimento da dovere al più presto possibile essere demoliti o posti fuori d'uso. (*Commenti*).

Ma non solo si trattava di un museo di archeologia, ma deficiente era pure il numero dei carri, delle vetture, delle locomotive. Infatti, secondo una certa proporzione, la quale è stata calcolata in base a criteri tecnici di cui discorrerò di qui a poco, e che occorre serbare fra il materiale mobile e la quantità del traffico da smaltire, il fabbisogno del 1905-906 era questo: mancavano inizialmente 340 locomotive, 312 bagagliai, 608 vetture e 9,985 carri. (*Commenti*).

E questa differenza iniziale al primo luglio 1905 si andava naturalmente aggravando con l'aumento del traffico, fino al punto che, avuto riguardo al traffico che si prevedeva per il 1907-908, ma che si è pressochè completamente sviluppato fin d'ora, era necessario provvedere a circa 620 locomotive, 1100 vetture, 450 bagagliai e 16,000 carri.

Inoltre mancava assolutamente alla nuova amministrazione il modo di porre mano, con la voluta sollecitudine e nella voluta misura, alle riparazioni necessarie, perchè non solo vi era deficienza di materiale, ma deficienza delle officine di riparazione; e, quel che è peggio, vi era tale varietà di tipi di rotabili, e di particolari di costruzione dagli assi ai rubinetti, dai repulsori ai freni, tra le diverse reti, che talvolta mancavano in una officina i pezzi di ricambio necessari, perchè essi si trovavano sopra una rete diversa da quella da cui il veicolo da riparare proveniva, di guisa che non potevano servire i pezzi di ricambio che quell'officina possedeva.

Queste difficoltà di riparazioni nelle officine di Stato erano poi aggravate dalla

quasi impossibilità di ottenere che riparazioni fossero fatte dall'industria privata, causa le grandi richieste di mano d'opera esperta per l'Esposizione di Milano e per lo svolgimento dell'industria privata.

Infatti nelle officine private non si poterono ottenere, nello scorso esercizio, riparazioni fuorchè per 64 locomotive, numero limitatissimo e che, pur sommato a quello ben più notevole di 689 riparazioni eseguite nelle officine dello Stato, era del tutto insufficiente in confronto ai bisogni che mano mano si erano andati verificando. E lo stesso dicasi per le vetture e per i carri.

Questa condizione di cose faceva sì che il numero dei carri, delle locomotive e delle vetture da ripararsi cresceva in proporzione assolutamente anormale rispetto alle condizioni del traffico, producendo il duplice danno di ingombrare i binari e sottrarre materiale al movimento: di guisa che, mentre in un esercizio normale si calcola dai competenti che la proporzione dei carri riparandi non debba superare il sette per cento, invece questa proporzione nelle ferrovie italiane fu per il passato notevolmente maggiore e raggiunge ancora il 9,9 per cento.

Tale era la condizione del materiale; quale era poi la condizione del personale, di quel personale che, come diceva benissimo l'onorevole Turati, se ha una funzione importante in ogni ordinamento industriale privato, ne compie naturalmente una ancor più importante ed essenziale in un esercizio di Stato delle ferrovie?

Ebbene, il personale, composto inizialmente di 97,472 agenti, proveniva da tre reti diverse, era stato assunto in servizio con diverse norme, aveva diversi i gradi, diversi gli stipendi, diverse le carriere; usciva da lotte e da agitazioni le quali avevano turbato il paese; di guisa che ben alto e difficile era il compito della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, la quale doveva ordinarlo, pacificarlo, unificarlo, ridargli la fede nel suo avvenire e lo zelo pel lavoro.

A queste difficoltà, che nascevano dal personale delle tre reti diverse, si aggiunge l'altra derivante dalla costituzione organica dell'ispettorato ferroviario, ispettorato che forse si sarebbe potuto anche mantenere come organo di controllo da parte del Ministero sulla Direzione delle ferrovie di Stato, ma che si preferì, per molte ragioni, delle quali è inutile discutere ora, di confondere ed unificare nella Direzione delle ferrovie di Stato perchè questa

potesse controllare sè stessa nella pienezza della sua autonomia.

In tali condizioni sorse, e fu chiamata ad esplicare la sua azione la Direzione generale delle ferrovie dello Stato. Sua prima preoccupazione dovette essere quella di preparare l'opera di unificazione e di pacificazione del personale.

E qui incominciano le accuse più gravi.

Io ho inteso con molto rammarico di e che in quella occasione ebbe luogo la caccia agli stipendi, che gravi irregolarità furono commesse e che apertissimi favoritismi furono perpetrati in danno di funzionari la cui carriera fu interrotta o fu offesa; e soprattutto parole gravi ho sentito pronunciare a proposito dei funzionari dell'Ispettorato ferroviario. È mio dovere dichiarare che tali accuse sono, a dir poco, esagerate. Per ciò che si riferisce all'alto personale delle ferrovie dello Stato, esso conservò gli stipendi, le indennità e le attribuzioni che aveva al tempo in cui era al servizio delle Società private: e per cominciare da direttore generale delle ferrovie dello Stato ricorderò che in nulla egli ha visto aumentato il suo stipendio, in nulla le sue indennità perchè la sua condizione è oggi quella che era ieri presso la Società da cui proviene quando non aveva che le responsabilità e le preoccupazioni della piccola rete di Sicilia.

Vi furono, è vero, alcuni che si avvantaggiarono da questo passaggio, e furono di coloro che appartenevano all'Ispettorato del Ministero dei lavori pubblici. (*Commenti*). Ma, onorevoli colleghi, se il direttore generale credette di trovare fra essi, e trovò effettivamente, persone le quali per le loro attitudini, per i loro studi, e per la loro capacità potevano prestare servizio più alto nell'interesse dell'Amministrazione, io credo che non sia lecito fare accusa al direttore generale di aver posta la sua fiducia in tali funzionari.

Poichè, quando si muove rimprovero alla direzione generale di avere tutto ad un tratto disordinato il personale, chiamando a funzioni che prima non avevano persone disadatte, non si dice cosa esatta.

Io anticipo per un momento ciò che dovrà più tardi largamente dimostrare.

Le condizioni presenti del servizio sono in gran parte l'effetto delle difficoltà e degli ingombri verificatisi nei compartimenti di Milano e di Torino; due compartimenti ai quali sono preposti, non già funzionari

dell'Ispettorato, ma due funzionari tra i migliori ed i più esperti che appartenevano alle antiche società, funzionari ai quali certamente non si può opporre alcuna incompetenza, perchè tutta la loro vita operosa tutta la loro opera feconda e zelante hanno spesa in servizio delle ferrovie.

Per contro, io potrei dire che nel compartimento di Napoli è stato chiamato un egregio funzionario dell'Ispettorato e questo compartimento, come dimostrerò, funziona regolarmente anche ora, mentre l'esercizio di Stato sta attraversando le maggiori difficoltà.

Prova evidente che non nella deficienza o nel malvolere degli uomini, ma nella forza delle cose si deve cercare la causa del male che si deplora.

Questa accusa della caccia agli stipendi, o delle ingiustizie che sarebbero state perpetrate, è giunta altre volte alla Camera.

E poichè io penso che, allorchando una pubblica amministrazione viene accusata di atti illegali e di favoritismi, essa deve, nel proprio interesse, cercare i mezzi più efficaci e più opportuni per purgarsi da una accusa siffatta; in occasione di quella che divenne poi la legge del 12 giugno 1906, io ebbi l'onore di proporre (ed allora disputammo lungamente con l'onorevole Turati intorno ai criteri giuridici di tale riforma) che fosse ammesso il ricorso alla Quarta Sezione del Consiglio di Stato da parte di chiunque si credesse lesa dalle promozioni, dai tramutamenti e dalle pene disciplinari date dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato. E ciò fu ordinato con la restituzione in integro ed in tempo, anche quando si fosse trattato di provvedimenti per i quali fossero già trascorsi i sessanta giorni dati per ricorrere dalla legge costitutiva della Quarta Sezione del Consiglio di Stato.

Errori si poterono commettere, ma ingiustizie premeditate, no, o signori! Che se qualcuna se ne fosse commessa, il rimedio e la riparazione sarebbero stati già adottati da questa Camera con quella legge del 12 giugno, riaprendo i termini per tutti ed additando la via del ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato.

Ed in favore di tutto il personale, il Governo ed il Parlamento hanno mantenuto largamente le promesse fatte. Io voglio qui constatarlo: poichè è ingiusto dire che qualcuna di quelle promesse sia stata obliata per via. Non solo tutte quelle promesse furono mantenute, ma si andò anche al di là delle promesse.

Con larga interpretazione della legge del 22 aprile 1905, si procedette alla regolarizzazione di tutto il personale anziano proveniente dalle società in servizio al 1902, e con quella che divenne poi la legge del 12 luglio 1906, non solo si mantennero integre le decorrenze della unificazione degli organici e di quella revisione delle competenze accessorie che non fu fatta nel 1902, ma si stanziarono a tal fine ben sette milioni, laddove nell'emendamento proposto dall'onorevole Guicciardini la somma che si sarebbe dovuta erogare a tal fine, era limitata ad un solo milione.

Io voglio qui dar lode a quel personale che, nonostante le sobillazioni di ben noti appaltatori del malcontento ferroviario, vi ha resistito e vi resiste tuttora. E mi auguro che esso compirà zelantemente il suo dovere, grato al Governo ed al Parlamento dell'azione pacificatrice e della larghezza dimostrata nell'interesse degli agenti e delle ferrovie.

Questo per ciò che si riferisce al personale.

Veniamo al materiale. Quale è stata l'opera della Direzione generale delle ferrovie di Stato? Questa si è subito preoccupata di fornire le ferrovie del materiale necessario.

In quale misura? Non abbiamo dato statistici sufficienti e completi per stabilire quale debba essere la proporzione tra la quantità del traffico e la dotazione di materiale. L'onorevole Rubini, che con piacere veggo presente, lo sa benissimo, perchè altre volte ne abbiamo discusso. La Direzione generale ha creduto opportuno di attenersi ad un criterio concreto; quello dei prodotti lordi: è perciò che, tenuto conto dell'esperienza fatta sia presso di noi che presso le più importanti ferrovie straniere, stabili che occorresse una locomotiva ogni 100,000 lire di prodotto lordo, una vettura per ogni 15,000 lire di prodotto lordo viaggiatori, un carro per ogni 3,300 lire di prodotto lordo merci. Io so bene che, a giudizio di qualche studioso, tali calcoli sono esagerati, sicchè si sarebbe ordinata una quantità di materiale mobile superiore al bisogno: ma io credo che questa affermazione non sia esatta, non solo perchè i coefficienti sopra ricordati trovano riscontro in quelli adottati nelle linee straniere che per acclività, percorrenza, natura e difficoltà di traffico più si rassomigliano alle linee italiane, ma anche perchè conviene

considerare che una parte del materiale esistente dovette e dovrà essere messa fuori d'uso, poichè, data la sua venerabile, ma decrepita età, non può più servire utilmente sulle linee dello Stato.

Ho detto che i coefficienti adottati da noi trovano riscontro (fatta la debita parte alle notevoli differenze che esistono fra paese e paese e tra rete e rete di un medesimo Stato) in quelli adottati sulle ferrovie estere che meno si discostano dalle nostre.

Le ferrovie francesi, infatti, secondo le statistiche del 1905 hanno — limitando l'esame ai carri, che è quello che più importa — le seguenti dotazioni:

la *Paris-Lyon-Méditerranée* un carro ogni 3,600 lire di prodotto lordo merci; la *Nord* uno ogni 2,430 lire; l'*Ouest* uno ogni 3,620; l'*Orléans* ogni 4,770; il *Midi* ogni 2,690; l'*Est* infine ogni 3,680 lire: la media di tutte le reti dà 3,400 lire di prodotto lordo per ogni carro.

Se guardiamo poi le reti inglesi, troviamo la più grande varietà, ma coefficienti molto bassi, da 1,490 a 2,670 lire di prodotto lordo per carro; il che, pur tenuto conto della limitata portata dei carri inglesi, condurrebbe ad acquisto di materiale ben maggiore di quanto fu fatto da noi.

Il coefficiente scelto delle ferrovie dello Stato si mostra quindi anche per questa via di confronto non eccessivo; ed in base ad esso la Direzione diede le opportune ordinazioni.

E le ha date in misura equa e proporzionale alle case italiane e straniere. Infatti è ingiusto il rimprovero che più volte ho udito fare alla Direzione generale, che per proteggere l'industria nazionale essa abbia tardato a provvedersi del materiale mobile necessario.

No. Sarebbe senza dubbio desiderabile, ed in Francia ha formato argomento pochi giorni or sono di un'apposita deliberazione di quel Senato, sarebbe desiderabile che il lavoro si distribuisse in maniera metodica sì da alimentare solamente l'industria nazionale senza sbalzi dannosi; ma quando siamo, come noi ci siamo trovati, in una condizione di cose così difficile ed urgente, non si poteva tardare nel dare importanti commesse all'estero.

Ed io devo dichiarare che il Consiglio dei ministri, non solo di questo Ministero, ma anche dei precedenti, ha sempre fatto buon viso alle richieste delle ferrovie dello Stato, dimodochè si sono potute agguagliare in Ita-

lia 453 locomotive, e 342 all'estero, 512 carrozze in Italia e 120 all'estero, 14,900 carri in Italia e 4800 all'estero.

Sciaguratamente nè le ditte italiane nè le straniere, neppure le americane — e me ne dispiace per il mio amico Ferraris che faceva tanto conto sulle ditte americane. — (*Interruzione del deputato Ferraris Maggiorino*), hanno fatto la consegna in tempo.

Non ostante le multe severe comminate dai capitolati e gli avvisi dati della inesorabile loro applicazione, purtroppo vi è stato e vi è ritardo notevole nella consegna.

Le ditte italiane consegnarono il 33 per cento delle locomotive, le ditte estere un poco di più, il 50 per cento; delle vetture le ditte italiane ne consegnarono il 25 per cento, le estere il 20; dei carri, dalle ditte nazionali ne furono consegnati per circa il 65 per cento.

Una fabbrica del Nord-America doveva consegnare trenta carrozze in agosto, ed invece ha consegnato la prima in settembre, e la casa Baldwin che doveva consegnare venti locomotive in settembre, è in ritardo di tre mesi nella consegna. E, ciò che è più grave, si è che le ragioni del ritardo non mancano, perchè anche le case estere sono sovraccariche di lavoro, mentre, come dimostrerò da qui a poco, il traffico, se è cresciuto da noi, è cresciuto anche di più all'estero.

Si aggiunga, che le due case riconosciute dall'amministrazione delle ferrovie italiane dello Stato per la fornitura degli assi a gomito per locomotive, la Bochumer Verein e la Krupp, sono sovraccariche di lavoro, tanto che non riescono neppure a dare affidamento di poter fare in tempo prossimo la consegna dei materiali necessari.

Per tali forniture furono impiegati 166 milioni circa.

Ma sarebbe errore il credere che, mentre si commetteva una così rilevante quantità di materiale rotabile, la direzione generale delle ferrovie non si preoccupasse del modo di farlo muovere e circolare sulle linee. Io ho udito più volte questo rimprovero, ma esso è assolutamente ingiusto. Della somma di 300 milioni, che sono stati con due leggi successive apprestati per le ferrovie, ve ne sono 166 pel materiale mobile, ma vi è pure una somma di 80 milioni per lavori nelle stazioni e nelle linee. È poco si dirà, ma è più di quanto in così breve lasso di tempo si potesse condurre a termine ed era

quindi inutile impegnarne di più. Si aggiunga, che per compiere cotesti lavori sarebbe stato necessario non solo maggior tempo, ma il personale tecnico, purtroppo deficiente di numero, e i materiali metallici e le traverse, di cui pure difettiamo, e di cui è difficile fornirsi anche all'estero. Per di più sarebbe stato necessario avere a disposizione gran numero di carri per trasporto di materiali e di ghiaia, carri dei quali abbiamo un così grande bisogno e così viva richiesta per i bisogni del commercio. Si fece quindi tutto quello che si potè, costruendo nelle stazioni 60 chilometri di binari di manovra.

Una voce. Scarsi.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Evidentemente scarsi, perchè come ho dichiarato poc'anzi, la deficienza era di 600 chilometri di binari e noi ne abbiamo costruiti solo 60, e cioè la decima parte, e di questi 60 appena 20 sono utili pel carico e scarico delle merci, e ciò vi dà la prima dimostrazione delle difficoltà alle quali andava incontro l'esercizio, che non poteva, al materiale mobile, far corrispondere una somma d'impianti fissi, di piani caricatori, di binari di manovra, quale sarebbe stata necessaria per rendere più agevole il movimento del materiale. Nonostante tutte queste difficoltà, nonostante queste gravi deficienze l'amministrazione delle ferrovie ha potuto fornire, dal maggio all'agosto di quest'anno, un servizio, se non ottimo, relativamente buono e normale. (*Commenti*). Veggo dei segni di diniego. Ma alcuni onorevoli colleghi hanno perduto la memoria di quel periodo. So bene che vi sono due memorie, la memoria delle cattive e delle buone cose, la memoria che giova agli amici e quella che nuoce agli avversari; la prima si conserva indelebile e l'altra è dichiarata in breve ora a languire...

Non però che la direzione generale non prevedesse le difficoltà alle quali si andava incontro con l'avanzare della stagione; difficoltà che erano principalmente dovute ai fatti seguenti:

Primo: il movimento dei viaggiatori del Sempione, che aveva superato le aspettative; infatti nell'agosto 1906 transitarono da Domodossola per Briga 47,705 viaggiatori e si dovettero aumentare le coppie di treni.

Secondo: il traffico (e questo è il principale dei motivi) che cresceva in una proporzione superiore a tutte le previsioni. Io

richiamo l'attenzione sopra questa tabella, che per sè medesima è eloquentissima:

Prodotti approssimati complessivi delle linee già costituenti le tre grandi reti nel decennio 1896-1906.

Esercizi	Prodotti lordi	Aumenti rispetto esercizi precedenti	Percentuale di aumento
1896-97.	254,100,000	—	—
1897-98.	257,900,000	+ 3,800,000	1.4
1898-99.	274,000,000	+ 6,100,000	2.4
1899-900.	288,300,000	+ 14,300,000	5.5
1900-901.	287,900,000	(— 400,000)	—
1901-902.	304,500,000	+ 16,200,000	5.6
1902-903.	318,000,000	+ 13,500,000	4.4
1903-904.	333,500,000	+ 15,500,000	4.9
1904-905	342,500,000	+ 9,000,000	2.7
1905-906.	381,000,000	+ 38,500,000	11.2

Considerando gli aumenti di prodotto lordo verificatisi nelle nostre linee nell'ultimo decennio, si ha che nel 1896-97 il traffico crebbe rispetto all'esercizio precedente di 1.4 per cento, nel 1897-98 del 2.4 per cento; nell'anno successivo del 5.5 per cento, l'anno dopo nulla, anzi un piccolo regresso. Nel 1904-905 il traffico crebbe del 2.7 per cento. Nel 1905-906 è proprio l'opposto del capitolombolo. Qui si vola nell'empireo: 11.2 per cento.

In altri termini, dal due per cento di aumento nel 1904-905, siamo passati nel 1905-906 all'undici per cento, e il traffico cresce in maniera tale che attualmente esso ha raggiunto il diciotto per cento, rispetto al 1904-905, ultimo anno dell'esercizio privato; anzi, da accertamenti eseguiti sui prodotti delle quattordici prime decadi si ha un aumento di circa quattordici milioni rispetto al 1905-906, sì da assicurare un prodotto di circa quattrocentododici milioni per l'esercizio in corso ed un aumento superiore al venti per cento rispetto al 1904-905, ultimo anno dell'esercizio privato.

Non bastava. Vi è stata l'Esposizione di Milano. È bene che la Camera conosca il movimento, che si è svolto in occasione della esposizione di Milano. (*Segni d'attenzione*).

Dal 15 aprile al 15 novembre di questo

anno nella stazione di Milano sono giunti e dalla stazione di Milano sono partiti, diciotto milioni di viaggiatori, in confronto dei sei milioni dell'anno precedente. È cresciuto il movimento dei bagagli del cinquanta per cento, e del quindici per cento quello delle merci a grande velocità. In altri termini, la media giornaliera delle vetture, partite da Milano nel detto periodo fu nel 1906 di quasi mille, contro meno di seicento degli anni precedenti, e vi sono stati dei massimi fino a milletrecentocinquantacinque vetture in un sol giorno, con 143.450 viaggiatori in arrivo ed in partenza.

L'8 settembre la stazione di Milano, che pure è così insufficiente e che occorrerà rifare di pianta, ricevette e spedì ben trecentocinquantacinque treni.

Ma v'era ancora un'altra ragione, che lasciava prevedere le difficoltà dell'esercizio, ed era la campagna vinicola, la quale si annunciava promettentissima in tutta Italia.

Queste previsioni, facili a farsi, indussero la direzione delle ferrovie dello Stato a prendere tutti i provvedimenti, che erano in suo potere. Essa anticipò la provvista di carbone per le ferrovie dello Stato; col consenso del ministro della guerra furono anticipate le grandi manovre, perchè non coincidessero col periodo della campagna vinicola; furono acquistate cinquanta locomotive, non vecchie, come si disse a torto, ma usate dalla Midland, le quali hanno fatto un servizio eccellente, anche a giudizio dei macchinisti, che le hanno governate.

MAGGIORINO FERRARIS. Hanno fatto benissimo!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi rallegro che per una volta tanto non mi manchi l'approvazione dell'onorevole Maggiorino Ferraris. (*Si ride*).

FERRARIS MAGGIORINO. Quando si tratta di provvedere io sono sempre col Governo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. La Direzione generale delle ferrovie non si illudeva però sugli effetti di tali provvedimenti.

In tutti i paesi agricoli, in cui il traffico non si distribuisce egualmente fra i diversi mesi dell'anno, ma si intensifica grandemente in alcuni mesi soltanto, le condizioni in cui si svolge il servizio ferroviario sono sempre difficili a meno che non si abbia un materiale rotabile eccessivo rispetto ai bisogni degli altri otto o nove mesi dell'anno, il che però costituirebbe un capitale male impiegato.

Bisogna poi tenere conto della forma allungata del nostro paese, per cui la geografia concorre anche essa a creare difficoltà al servizio ferroviario.

Infatti i prodotti vendemmiali debbono percorrere 600 o 700 chilometri e vanno in gran parte all'estero, cosicchè i carri fra andata e ritorno compiono un ciclo medio di circa quindici giorni. I prodotti orticoli ed agrumari dell'Italia meridionale e della Sicilia percorrono da 800 a mille chilometri e vanno pure essi all'estero: cosicchè i carri, sebbene viaggino nell'andata con i treni dritti, fra andata e ritorno compiono un ciclo medio di circa dodici giorni.

Ma vi è anche un'altra causa notevolissima di difficoltà ferroviarie ed è il dislivello che vi è nel nostro traffico portuale fra importazione ed esportazione.

Come osservava l'onorevole Tedesco, il movimento dell'importazione è circa dieci volte superiore a quello dell'esportazione, di guisa che i carri assai spesso tornano vuoti.

È questa appunto una delle ragioni di superiorità dei grandi porti del centro di Europa, e, relativamente, anche del porto di Marsiglia, rispetto ai porti italiani, poichè in quelli non vi è un grande dislivello tra il traffico portuale di importazione ed il traffico portuale di esportazione.

Bisogna aggiungere che purtroppo i nostri porti non hanno magazzini ed aree di deposito abbastanza ampie dove le navi possano scaricare le merci anche quando i carri ferroviari non siano pronti.

Di qui l'onere non lieve delle controstallie; ed io convengo coll'onorevole Reggio sulla necessità di dotare ancora più largamente il porto di Genova; ma la questione del porto di Genova è una questione troppo complessa e deve essere trattata a parte, siccome l'ho già dichiarato a quella vigile scelta del porto genovese che abbiamo il piacere di avere nel Gabinetto, all'onorevole Fasce. (*Ilarità*).

In tutti i paesi più progrediti le questioni del servizio ferroviario non vanno mai trattate e considerate separatamente dalle altre del traffico portuale e dal traffico che si svolge nei fiumi e nei canali navigabili.

Ferrovie, porti e navigazione interna sono tre termini, tre aspetti del medesimo problema.

Ora da noi alle deficienze del traffico ferroviario non solo si aggiungono quelle del traffico portuale, ma si aggiunge la mancata sistemazione di quei canali che i no-

stri antichi costruirono e che indubbiamente possono ancora rendere dei servigi apprezzabili. Ma non solo nel 1906 il traffico italiano non ha potuto svolgersi per difetto di navigazione interna, ma è accaduta una cosa assai grave, ed è che la siccità in tutta Europa ha fatto sì che neppure funzionassero i grandi canali della Germania e della Francia e che buona parte del traffico che si svolgeva in quegli stessi canali si riversasse invece sul porto di Genova. Intanto il maggiore sviluppo del movimento di viaggiatori per la Esposizione di Milano, come ho già dichiarato, produceva anch'esso i suoi effetti ferroviari.

A questo proposito io debbo fare una categorica e precisa dichiarazione: ho letto più volte che le facilitazioni di viaggio per la esposizione di Milano furono ordinate da me contro l'avviso del direttore generale, sicchè io da una parte avrei violato il principio dell'autonomia e dall'altra mi sarei addossato io solo la grave responsabilità di quelle facilitazioni. Ebbene, io tengo a dichiarare qui categoricamente che io non ho ordinato nulla, mai, neppure l'ammissione di un manovale. Io ho sentito e sento il dover mio, sino a quando la legge sarà quella che è, di lasciare al direttore generale tutte le sue attribuzioni. Le facilitazioni per la Esposizione di Milano furono stabilite di pieno accordo e col consenso completo del direttore generale; furono anzi concesse in pubblico, in una seduta tenutasi al palazzo Marino, presenti alcuni membri del Comitato della Esposizione e lo stesso arosindaco di Milano. E io mi rallegro, sì, mi rallegro della cordiale accoglienza che il direttore generale potè fare alle istanze che gli vennero rivolte e della parte che io ebbi, come consigliere, nella risoluzione di quella questione. È vero che quelle facilitazioni hanno senza dubbio arrecato imbarazzi al traffico; ma io considero quanti e ben altri lamenti e rimproveri sarebbero stati rivolti a me, (*Sì, sì, certamente*) come già mi furono stati rivolti in quest'aula, a cominciare dall'onorevole Turati, se per poco il Governo avesse mostrato di non volere prendere la viva parte che esso ha preso al più grande avvenimento della nostra vita economica nazionale dal 1860 ad oggi. (*Bene! Bravo!*)

Evidentemente inconvenienti vi erano nel concedere le facilitazioni ed inconvenienti v'erano nel negarle; ma, come osservava acutamente in altra occasione il presidente del Consiglio, quando si sceglie fra

due mali il minore, il pubblico vede sempre e soltanto il male della soluzione accolta, mentre non vede, o dimentica, i mali maggiori che si sarebbero avuti con l'accogliere la soluzione opposta.

Ora io credo che il fare rimprovero al Governo di aver voluto sussidiare dell'opera e del favor suo il più grande successo economico del nostro tempo sia assolutamente ingiusto. (*Approvazioni*).

Danni gravi tuttavia sono derivati dalla coincidenza di questi fatti, e fra l'altro anche dalla coincidenza del grande accorrere di viaggiatori a Milano e del movimento delle merci da trasportare per la Esposizione, danni che del resto si verificarono anche in Francia al tempo della grande Esposizione del 1889, non ostante un molto più lungo periodo di preparazione.

Malauguratamente questo grande movimento di viaggiatori e di merci per l'Esposizione milanese coincideva con la campagna vinicola, campagna vinicola che, come ho detto, si annunziava promettentissima e che in fatto in alcune provincie è stata abbondantissima. (*Commenti animati*). E perchè la Camera se ne persuada leggerò le cifre dei carri caricati durante la vendemmia. Nei due mesi di settembre e ottobre 1906 si caricarono di uve, vino e mosti 34,466 carri.

Comprendendo anche i carri carichi di recipienti vuoti, di ritorno, occorsero per la vendemmia, nei detti due mesi, 45,944 carri; laddove, nell'egual periodo dell'anno precedente, ne erano occorsi 38 mila: cioè circa 8 mila carri di meno. (*Commenti*).

E la vendemmia si mantenne intensa, per un periodo molto più lungo dell'anno precedente, anche in grazia di alcune disposizioni che furono concordate fra me e la Direzione delle ferrovie, per evitare lo strozzinaggio degli accaparratori che mettevano i produttori di uve in condizione di dover vendere in tutta fretta la loro merce, accaparrando preventivamente i carri disponibili.

Infatti dal diagramma allegato alla relazione del direttore generale, che ha attirata l'attenzione dell'onorevole Crespi, e di cui parleremo di qui a poco, risulta che il periodo in cui la vendemmia si è mantenuta più intensa, in quest'anno, è stato più lungo. Mentre il *maximum* del transito dei carri per Bologna ebbe luogo, nel 1905, il 30 settembre, nel 1906, il maggior transito ha avuto luogo il 19 ottobre.

Dice l'onorevole Crespi, che quel dia-

gramma, per chi sa leggere, dimostra che la campagna vinicola si è svolta in modo convulsivo. Infatti, a vedere il grafico di quest'anno ad un certo punto, si scende repentinamente e poi si risale un'altra volta; laddove, negli altri anni, le Società avrebbero permesso alla campagna vinicola di svolgersi in modo relativamente normale.

Ora l'onorevole Crespi, che nel suo forte discorso dell'altro giorno ha dato prova di molta competenza in materia ferroviaria, mi permetta di dirgli che non ha interpretato bene il grafico.

La ragione della repentina depressione è da attribuirsi all'ingombro che seguì nelle stazioni di Bologna, di Reggio e di Parma, dopo il noto disastro di Piacenza, e all'aumento imprevisto del movimento vendemmiale dell'Emilia; tolto il quale ingombro, il traffico si rialzò immediatamente e i carri continuarono la loro strada. Quindi, non si trattò di un servizio fatto in modo convulsivo; ma di un accidente straordinario, imprevedibile, al quale si pose riparo, al più presto che fu possibile.

Del resto, invoco la testimonianza dei nostri colleghi pugliesi, Pavoncelli, Giusso, Salandra e Chimienti, i quali tutti diranno che la campagna vinicola del 1906 è stata condotta in modo assai migliore degli anni precedenti.

Voci. È vero, è vero.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.* Naturalmente, l'insieme di questo meraviglioso movimento di viaggiatori e di merci che è svolto in meno di tre mesi, doveva produrre tre conseguenze: ristagno del traffico interno, per tutte le merci per cui non vi era l'urgenza che vi era per le uve ed i mosti, e quindi un arretrato di lavoro che bisognava smaltire, finita che fosse la campagna vinicola; ristagno del traffico portuale, perchè i carri non tornavano ai porti, se non dopo quel lungo giro, di 600 o 700 chilometri, di cui ho parlato poc'anzi; ritardo di quasi tutti i treni, non solo nel compartimento di Milano, ma in tutti gli altri nei quali si ripercuotevano gli effetti dello straordinario movimento di Milano.

Questi effetti si ripercossero perfino nelle Puglie; e la coincidenza di Bologna e la mancanza del doppio binario Bologna-Otranto spiegano tale ripercussione; mentre dove gli effetti di questo straordinario movimento milanese non ebbero modo di ripercuotersi, il servizio procedette regolarmente, senza notevoli ritardi.

Avendo io voluto fare un confronto fra il modo come il servizio ha proceduto nel

compartimento di Napoli al tempo della Mediterranea ed il modo come ha proceduto durante il servizio di Stato, in tema di ritardi, ne ho tratta la seguente tabella, che raccomando all'attenzione della Camera.

Nei giorni 28, 29 e 30 novembre si ebbero, sulle linee del compartimento di Napoli, due soli ritardi superiori ai 30 minuti, e facendo il paragone fra i ritardi del marzo 1905, servizio della Mediterranea, e del marzo 1906, servizio di Stato, e del giugno 1905 e 1906, eccovi i risultati della tabella: linea Napoli-Cassino esercizio Mediterranea, media, quindici minuti di ritardo, esercizio di Stato, media sette minuti.

Linea Napoli-Brindisi, esercizio della Mediterranea, media, 47 minuti di ritardo, esercizio di Stato due minuti.

Linea Battipaglia-Reggio, Mediterranea, 46 minuti di ritardo, esercizio di Stato 23 minuti.

E facendo il paragone nel giugno abbiamo: 1905 linea Napoli-Cassino sei minuti di ritardo... (*Commenti — Interruzioni*).

Vorrebbe qualche collega che io provassi che il servizio procedeva meglio con la Mediterranea? Io non posso mutare le cifre.

Nel 1906 un minuto. Napoli-Brindisi 17 minuti con la Mediterranea, esercizio di Stato sette minuti; Napoli-Battipaglia-Reggio sette minuti, esercizio di Stato sei minuti.

Il confronto, come vedete, è tutto a lode dell'esercizio di Stato. (*Commenti — Interruzioni*).

Voci a sinistra. E l'Alta Italia?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.* Nell'Alta Italia c'è Milano e vi ho già dichiarato che nei compartimenti nei quali si ripercuoteva il movimento dei viaggiatori e delle merci i ritardi furono grandi: ho detto che cotesta ripercussione ebbe luogo fin nelle Puglie, ma dove essa non giunge, il servizio fu fatto assai meglio che nel passato.

CAVAGNARI. Continuano anche al giorno d'oggi i ritardi.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.* Ma non solo i ritardi preoccuparono e turbarono la popolazione dell'Alta Italia ma sopraggiunsero due fatti gravissimi: primo e dolorosissimo fu il disastro di Piacenza, intorno al quale si pronunziarono giudizi troppo alla leggera; si disse che la vettura deragliata era troppo vecchia e poco pe-

sante; che in Italia era diventato grave e continuo pericolo il viaggiare in ferrovia, e queste voci furono sollecitamente raccolte all'estero da coloro che hanno interesse ad accreditare siffatte voci. Proprio ieri il professore Milhaud di Ginevra mi scriveva che egli sentiva il dovere di mettere in chiaro quale fosse la vera condizione delle ferrovie italiane e di smentire così molte voci tendenziose sorte all'estero.

Quei giudizi sulle cause del disastro furono dimostrati assolutamente fallaci perchè fu dimostrato che la vettura deragliata che si diceva vecchia ed antiquata era stata costruita nel 1904, e fu anche dimostrato che quella vettura che si affermò la più leggera, era forse la più pesante del treno.

Ma tutto ciò ha dato occasione a ripetere le solite esagerazioni sui pericoli ferroviari, a cui si è esposti in Italia.

Ora da quando faccio professione di ferroviere sono abituato a ragionare con le cifre alle mano ed ho voluto fare indagini precise anche su questo punto.

Ebbene, onorevoli colleghi, voglio dirlo perchè lo si sappia anche fuori di qui: (*Bene!*) dalle indagini fatte, comparando le statistiche dei disastri ferroviari, e comparandole con criterio tutto a nostro danno, con quelle della Germania, del Belgio, della Francia e della Svizzera, tutte a nostro danno, ripeto, perchè ho preso per base le statistiche pubblicate nel classico trattato del Picard, il quale comprende solamente gli accidenti che sono conseguenza diretta dell'esercizio ferroviario, non quelli che si producono in occasione di tale esercizio; i risultati, ai quali si viene, sono questi: che l'Italia si trova al secondo posto, superata soltanto di poco dalla Germania, per il limitato numero dei viaggiatori morti. (*Risa — Commenti — Interruzioni*). E sta all'incirca al livello degli altri Stati, per quanto riguarda la morte degli agenti in servizio. Invece, ha un numero relativamente più elevato di ferimenti, inferiore però per quanto riguarda ai viaggiatori, al Belgio e, per quanto riguarda gli agenti, al Belgio e alla Svizzera. Il che può derivare da un diverso apprezzamento nel giudicare le ferite.

Se la Camera me ne darà facoltà, io consegnerò alla presidenza una tabella, perchè sia allegata al mio discorso, come la dimostrazione evidente di ciò che sono venuto affermando:

Dati riassuntivi sugli accidenti ferroviari.

1 FERROVIE	2 Lunghetta media esercitata	Persone colpite per accidenti di esercizio						Treni-Km.		Treni-Km. (di ogni categoria) per ogni agente		Viaggiatori feriti per ogni viaggiatore morto	Agenti feriti per ogni agente morto
		Viaggiatori		Agenti		Viaggiatori e misti	Totale	Morto	Ferito	Morto	Ferito		
		Morti	Feriti	Morti	Feriti								
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
Italiane (media di 13 anni).	12214	12.52	194.98	66.43	625.44	43.525.872	60.983.416	3.476.507	223.232	918.010	97.505	15.57	9.41
Germaniche (media di 14 anni)	47527	70.86	309.93	466.50	1.562.14	260.855.148	430.028.215	3.631.275	841.058	921.818	275.281	4.37	3.35
Belghe (media di 14 anni)	3621	10.14	217.57	44.43	929.42	29.159.000	50.846.786	2.875.641	134.021	1.144.425	54.708	21.46	20.92
Francesi (media di 10 anni)	36258	79.00	370.00	251.00	753.00	192.153.815	299.258.194	2.432.327	519.335	1.192.263	597.421	4.68	3.00
Svizzere (media di 13 anni)	3701	16.46	73.31	24.00	676.31	20.917.198	26.846.513	1.272.612	285.735	1.118.606	39.696	4.45	28.10

Una voce a destra. La porteremo in viaggio!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.* Ma il secondo fatto, che si può considerare come la cagione immediata delle difficoltà presenti, è l'ingombro che si è verificato nelle stazioni di Milano, di Torino e di Alessandria; ingombro da cui è derivata la deficienza dei carri ai porti. Infatti in quelle stazioni si sono trovati in un giorno fermi e carichi a Torino 1591 carri, a Milano 3423, ad Alessandria 1523, non compresi i carri, i quali si trovavano lungo le linee scaglionati presso le diverse stazioni.

E a rendere più difficile questa situazione, a rendere assai più difficoltoso per l'Amministrazione lo sgombrò di quelle stazioni così importanti dalle quali muove, si può dire, la linfa che anima tutti i porti principali del nord d'Italia, ci siamo trovati dinanzi a gravi difficoltà per il movimento e lo scarico dei carri. Infatti una prima difficoltà ci si è portata a Torino, dove i carrettieri hanno anticipato il riposo festivo e si sono rifiutati di lavorare la domenica; sicchè calcolando le cinque feste del novembre abbiamo avuto circa il 10 per cento di meno di scarico di carri alla stazione di Torino. (*Commenti*). Altrove, a Milano, il cattivo tempo (e mi meraviglio che alcuni colleghi sorridano), il cattivo tempo ha reso meno fruttuoso il lavoro: sanno tutti che quando piove o nevicata il rendimento del lavoro è minore. (*Risa e commenti*).

Non c'è da ridere.

Quello che è strano è che della pioggia e del cattivo tempo non si sia già incolpato Giove Pluvio, ma il Governo, il ministro, o almeno il direttore generale. (*Commenti animati*).

PRESIDENTE. Facciano silenzio.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.* A questo si è aggiunta la poca sollecitudine di molte ditte a ritirare le merci, perchè spesso conviene piuttosto pagare il diritto di sosta e continuare a fare della stazione il proprio magazzino, anzichè ritirare la merce, soprattutto quando il prezzo del carreggio sia cresciuto.

Queste difficoltà erano reali, e le doglianze del paese sono perciò giustificate. Ma quello che non è giustificato è il sentir dire e ripetere che il servizio fatto in quest'occasione dalle ferrovie dello Stato sia stato perfino minore di quello fatto dalla Mediterranea.

Ciò non è vero.

Quello che è vero è soltanto che il numero dei carri forniti dalla Direzione delle ferrovie di Stato ai porti di Genova e Savona dal 1° luglio al 22 novembre 1906 è minore di quello fornito dalla Mediterranea nell'ugual periodo del 1904.

Ma non è vero che la merce caricata quest'anno sia stata minore di quella caricata nello scorso anno, giacchè per l'aumentata portata dei carri il tonnellaggio dei carri forniti quest'anno è maggiore di quello fornito dalla Mediterranea.

Infatti nel 1904, tenendo conto dei due porti più importanti di Genova e di Savona (e rispondo così agli interroganti per l'uno e per l'altro porto) il numero dei carri forniti nel detto periodo fu per Genova 121,084 e per Savona 27,106; nel 1905, tenendo conto dell'aumentata portata unitaria, per Genova 126,273 e per Savona 28,068. E nel 1906 rispettivamente per Genova 125,094 e per Savona 27,298. E ricorrendo al dato più esatto del tonnellaggio complessivo di merce imbarcata nei due porti complessivamente (sempre dal 1° luglio al 22 novembre 1906) abbiamo le seguenti cifre:

1904	tonnellate	1,678,791
1905	»	1,724,585
1906	»	1,772,433

Di guisachè è dimostrato che se il numero dei carri offerti quest'anno a Genova ed a Savona fu minore che negli anni precedenti, non è esatto che il carico per tonnellaggio sia stato minore, perchè il carico, avuto riguardo alla maggiore portata dei carri inviati, è stato effettivamente maggiore.

Ma si comprende facilmente, onorevoli colleghi, che quando in un organismo si verifica un vizio di circolazione, tutto l'organismo ne rimanga sconvolto. E questo che è vero per la vita fisica è altrettanto vero per la vita ferroviaria: quando si verificava un vizio di circolazione, una stasi per cui a Milano, a Torino, ad Alessandria il sangue non circolava, i vagoni rimanevano carichi e fermi e non era possibile sgombrare le stazioni, ciò doveva produrre effetti deleteri e li ha effettivamente prodotti.

Per porre riparo a questa condizione di cose la Direzione generale ricorse a tutti i mezzi che erano in suo potere così di carattere legale come di carattere amministrativo e tecnico.

I mezzi di carattere legale hanno sempre però sollevato le più vive proteste da parte dei commercianti e delle popolazioni; essi sono la diminuzione dei termini, entro i quali deve aver luogo il ritiro della merce e l'aumento dei diritti di sosta.

Questa diminuzione dei termini e questo aumento dei diritti di sosta furono scritti in un decreto-legge che porta la firma del mio predecessore, onorevole Carmine, e fu poi tradotta in legge il 12 luglio 1906. È una arma di cui le Amministrazioni ferroviarie possono servirsi per spingere i destinatari a ritirare le loro merci dalle stazioni.

Ma evidentemente non potevano questi provvedimenti produrre notevole effetto: occorre provvedimenti di carattere amministrativo. E poichè le proteste si facevano sempre più vivaci, data anche l'indole del nostro paese, il direttore generale è andato lui, non a scoprire il porto di Genova, ma è andato a Milano, a Torino, a Genova, a Savona perchè nessuno conosce meglio di lui le difficoltà del servizio in quelle regioni, ove egli ebbe a dirigerlo per parecchi anni come capo servizio della Mediterranea.

Recatosi il direttore generale sul luogo degl'ingombri, aveva da prima pensato di ricorrere ai carreggi militari per risolvere la situazione, e io mi accingevo a farne richiesta al ministro della guerra. Ma a questo espediente, signori, è assai difficile ricorrere, perchè il carreggio libero vi minaccia lo sciopero immediatamente, sicchè la situazione verrebbe ad aggravarsi ancora più e peggio, ed allora si è dovuto ricorrere ad espedienti meno violenti.

Si sono aumentati il meglio e più che si potesse i binari di manovra. Così, per esempio, a Torino si sono posti binari provvisori di scarico per aumentare la fronte di accosto dei barrocci ai vagoni, sia in piazza d'Armi; sia in un terreno preso in affitto che, per essere contiguo a via Nizza, serve ad aumentare la potenzialità dello scalo.

Si sono specializzati i carri per i porti, quella specializzazione che non è piaciuta, se non sbaglio, a parecchi degli oratori, ma che tuttavia rappresenta una necessità. Nella circolazione normale dei veicoli il carro che dal porto di Genova sia avviato a Torino, se a Torino trova un carico per andare a Piacenza, va a Piacenza, e se a Piacenza trova un carico per Bologna, va a Bologna, di guisa che non torna al porto se non dopo

un periodo di tempo che può essere relativamente lungo.

Ora la specializzazione invece fa sì che questo carro, giunto a Torino, o trova a Torino il carico per tornare a Genova e torna carico, o non trova il carico e torna vuoto.

È un buon provvedimento? Egregi amici, io non solo dubito che sia un buon provvedimento, ma dubito perfino che sia legale (*Commenti*); ma dinanzi a certe necessità impellenti, quali si sono verificate nel traffico portuale, non c'è luogo a disquisizioni sottili, nè ad argomenti giuridici più o meno eleganti, la specializzazione dei carri era il solo provvedimento efficace che si potesse prendere ed è stato preso.

Del resto, io credo che una giustificazione essa l'abbia giacchè sono stati specializzati circa 16 mila carri, cioè circa un quinto del numero totale dei carri che le ferrovie di Stato hanno in dotazione, e che corrisponde presso a poco al quinto del traffico che i porti del Regno rappresentano rispetto alla somma totale dei traffici nazionali. Vi è quindi una proporzione equa.

Ma non basta. Per rendere più facile lo sgombero si è deliberato d'incitare il personale a procedervi anche con lavoro straordinario, e quindi si è stabilito il premio di una lira per carro che fosse stato manovrato negli scali di smistamento in più del lavoro medio normale dello scalo; nè questo si è fatto per il personale soltanto, ma anche per i destinatari, perchè è stato loro promesso e pagato un premio di 30 centesimi per tonnellata quando avessero eseguito lo scarico più rapidamente di quanto le norme vigenti prescrivano.

Gli effetti di questi provvedimenti dati dal direttore generale sono stati pronti e ne darò la dimostrazione, poichè vedo che il mio amico Cavagnari ne dubita.

CAVAGNARI. Non dubito.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Leggerò il carico che è stato testè eseguito ai porti di Genova e di Savona. (*Benissimo!*) Altro che i 500 o i 700 carri che si augurava fossero mantenuti il mio amico Graffagni! Carri caricati a Genova: mercoledì 28 novembre, 1076, giovedì 29, 1031, venerdì 30, 1036, sabato primo dicembre, 985, domenica 2 dicembre, 119 (la ragione della diminuzione è chiara, era festa), lunedì 3, 1119, martedì 966, mercoledì, 958, ieri, giovedì, 1010...

CAVAGNARI. Non siamo ancora arrivati ai 1200! (*Rumori*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non dubiti, ci arriveremo! (*Commenti*). Ma quando ho sentito dire qui che non si era giunti neppure a fare quello che faceva la Mediterranea, che non si avevano i 500 ed i 700 carri, e io posso dimostrarvi, che se ne hanno fin d'ora più di 1000, ho ragione di dire che esagerate sono le lagnanze che si portano in Parlamento. (*Commenti*).

Ed anche per Savona il carico fatto ieri, 6, è stato di 232 carri, mentre Savona non domanda che da 200 a 250 carri. Siamo dunque ben lontani dalle cifre indicate dall'onorevole Graffagni, e devo soggiungere, anche da quelle indicate dall'onorevole Crespi, il quale diceva che il numero dei carri sarebbe stato al disotto della metà del bisogno.

No. Egli forse ha parlato dei carri che si trovavano sulle calate alle sette del mattino, ma al porto confluiscono in seguito anche altri carri in più di quelli che vi si trovano al primo impianto del mattino.

E le notizie che mi vengono anche dalle stazioni di Milano, Torino, Alessandria, sono confortanti, sicchè io confido che fra non molto questa, che è stata una perturbazione transitoria della circolazione ferroviaria italiana, non sarà che un doloroso ricordo per tutti.

Ad ogni modo la mia persuasione è che più di quello che si è fatto non si poteva fare, e che altri rimedii alle presenti difficoltà non vi sono all'infuori di quelli adottati.

L'onorevole Maggiorino Ferraris non sa forse che io sono uno dei suoi più assidui lettori... (*Si ride*) non sa ch'io ho letto con molta attenzione l'articolo da lui pubblicato nel gennaio scorso a proposito dei provvedimenti da prendersi e dei suggerimenti che egli dava alle Ferrovie dello Stato perchè si potesse far fronte al traffico che già fin d'allora si annunziava superiore ad ogni speranza. L'onorevole Ferraris diceva in quell'articolo: non vi è che una via sola, quella di stabilire il careggio d'ufficio, *le camionnage d'office*, come dicono i francesi; ossia le ferrovie facciano esse il careggio per sgombrare rapidamente le stazioni, organizzino l'esercizio di Stato dei trasporti...

FERRARIS MAGGIORINO. Come in Inghilterra.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. ...come in Inghilterra. Ebbene, all'onorevole Maggiorino Ferraris che si è fatto a sostenere questa tesi, io debbo dare qual-

che schiarimento: non se ne spaventino i colleghi. (*ilarità*).

Cotesta questione è stata lungamente discussa in Francia dopo la grande guerra del 1870-71, quando le ferrovie francesi si trovarono in difficoltà gravissime perchè vi era un grande lavoro arretrato, vi erano i prigionieri da richiamare in patria, vi era tutto il materiale guerresco della Germania vincitrice da rimandare. Le difficoltà del servizio furono allora enormi e fu nominata una Commissione la quale concluse nel senso di istituire il *camionnage d'office*. Si sarebbe creduto che la proposta avrebbe avuta sollecita attuazione; invece non l'ebbe allora (e ne dirò fra poco le ragioni) e non l'ebbe neppure più tardi.

Quando nel 1884-85 si fece in Francia una seconda inchiesta, anche questa concluse proponendo di sgombrare le stazioni per mezzo del *camionnage d'office*, ma anche allora le difficoltà incontrate furono tali e tante, che vi si dovette rinunciare.

Ora l'onorevole Maggiorino Ferraris spera che con tale espediente la questione si possa risolvere in Italia... (*Interruzione del deputato Maggiorino Ferraris*). Scusi, il brevetto d'invenzione non glielo posso rilasciare...

FERRARIS MAGGIORINO. Ma è una proposta della Commissione reale!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'abolito Consiglio delle tariffe in Italia si è occupato di questo problema e si è fermato, come si sono fermati in Francia, dinanzi ad una difficoltà di ordine legale che il decreto Carmine, tradotto in legge 12 luglio di quest'anno, ha risolto, se cioè questo si potesse fare per mezzo di un provvedimento del potere esecutivo od occorresse un provvedimento di carattere legislativo.

Come ho detto, il decreto Carmine ha rimossa questa difficoltà; ma non sono le difficoltà di carattere legale quelle che ostano in Italia; sono difficoltà di carattere tecnico-finanziario ed anche, dirò, sociale quelle che impediscono l'attuazione di tale provvedimento. (*Interruzioni*).

Io mi difendo prima ancora che l'onorevole Maggiorino Ferraris mi attacchi, perchè so che egli si prepara all'attacco con le grosse artiglierie...

MAGGIORINO FERRARIS. Tutt'altro!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. ... e dico che quel provvedimento non ha trovato accoglienza in Francia e non lo troverà facilmente in Italia per le seguenti considerazioni: prima, la vivissima opposizione che fu fatta in Francia e che si fa-

rebbe in Italia dal carreggio libero. Naturalmente coloro che esercitano l'industria del carreggio sarebbero immensamente danneggiati dal carreggio che fosse fatto come servizio dello Stato e quindi minaccia di scioperi, e liti giudiziarie gravissime. Poi ci sono le difficoltà del collega delle finanze, c'è il dazio consumo, il quale non potrebbe essere rigorosamente riscosso a meno che la ferrovia non anticipasse la tassa, senza la certezza di farsi rimborsare; infine, c'è la difficoltà maggiore di tutte, davanti alla quale si sono arrestati in Francia, cioè la mancanza di magazzini pubblici; perchè quando l'amministrazione ferroviaria ha trasportato la merce ad un certo destinatario e questo è irreperibile, oppure rifiuta di riceverla, dove la riporterà? La riporterà alla stazione?

Bisogna persuadersi, che dove non ci sono magazzini pubblici, il carreggio d'ufficio diventa praticamente impossibile.

Questa è stata la ragione, onorevole Maggiorino Ferraris, per la quale un tale provvedimento non si è potuto attuare. Veramente l'idea è seducente e non solo ha sedotto lui, ma ferrovieri classici molto più autorevoli di lui, il Picard ed altri, che si son fatti sostenitori del carreggio di ufficio. Ha anche sedotto un poco il nostro direttore generale, il quale volle ordinarne un primo esperimento, da effettuarsi a Roma, con impiego di furgoni automobili per il trasporto; e a Milano possibilmente e mediante trattative con qualche ditta privata che assuma l'incarico di eseguire questa specie di trasporti. Ma le difficoltà sono gravi. Ad ogni modo, si faranno ulteriori studi per vedere se sia possibile attuare questo servizio almeno in parte.

Ciò che io ho detto valga a dimostrare all'onorevole Ferraris ed alla Camera che il problema è stato raffigurato ed esaminato sotto tutti gli aspetti, col vivissimo desiderio di sgombrare le principali stazioni; che nulla ci è sfuggito di ciò che si è fatto e proposto qui ed altrove, ma che purtroppo le difficoltà pratiche non ci hanno permesso di ottenere gli effetti desiderati.

Un altro rimedio mi è stato suggerito dall'onorevole Morpurgo, il quale ci ha consigliato di moltiplicare le ore di lavoro, impiantando stazioni, fari elettrici, sì da poter lavorare anche la notte. Certe cose è molto più facile dirle che farle, onorevole Morpurgo. Perchè, a prescindere dalle gravi difficoltà che l'Amministrazione muove per la sicurezza delle persone, perchè i fari elet-

trici gettano grandi ombre sì da rendere difficile e pericoloso il lavoro per coloro che lo fanno, occorre...

MORPURGO. Questo lavoro si deve fare fuori della stazione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. I carri si scaricano nelle stazioni e non fuori.

...Occorre inoltre un doppio personale, uno che scarichi e che lavori di giorno, e un altro che lavori di notte.

MORPURGO. Non occorre!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma vuol farlo lavorare 24 ore?

E devo soggiungere che in alcune stazioni dove ci sono i fari elettrici, pur troppo assai raramente si lavora di notte. Le difficoltà sono gravi ed il rifiuto da parte degli operai di lavorare di notte è frequentissimo.

I fari elettrici servono talvolta solo per allungare la giornata nei mesi d'inverno, quando la giornata è più corta, per poter prolungare di qualche ora il servizio necessario.

Ma, onorevoli colleghi, è inutile indugiarsi su particolari tecnici dell'azienda ferroviaria (*Bene!*). Io l'ho fatto soltanto per mostrare con quanta diligenza è stato esaminato il problema.

Ma la causa *causarum*, l'origine prima di tutte le difficoltà presenti, non è nella forma dell'esercizio di Stato, anzichè privato, ma è nella sostanza delle cose. Credete voi che con tanta deficienza di linee e di materiale, le vecchie Società avrebbero potuto fare un servizio migliore dello Stato? Bisognerebbe essere degli illusi per credere ciò.

COLAJANNI. A maggioranza no! (*Si ride.*)

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ad unanimità no! (*Si ride.*)

Si è detto: ma voi non tenete presente che, se è cresciuto il traffico, è cresciuto nel frattempo anche il materiale. È vero, onorevole Crespi: ma è anche vero che, mentre il materiale è oggi cresciuto dell'11 per cento circa per le locomotive, dell'8 per cento per le vetture e del 9 per cento per i carri rispetto alla dotazione iniziale dell'esercizio di Stato, il traffico è cresciuto di oltre il 18 per cento, oggi, rispetto al 1904-905; di guisa che non vi è proporzione tra aumento del traffico ed aumento di materiale; tanto più che una parte di questo materiale deve servire per rimpiazzare i vuoti che si sono fatti nel materiale vecchio.

In altri termini qui si tratta, ed è bene

che il paese lo sappia, si tratta di un'antica anemia ferroviaria, che non si guarisce a un tratto per virtù di medici, per quanto valenti essi possano essere, ma soltanto col tempo, con cura lunga ed assidua. (*Interruzione del deputato Colajanni*).

È inutile, onorevole Colajanni, che facciamo il processo al passato: io esamino le condizioni del presente per trarne ammaestramenti e rimedi. È una antica anemia che bisogna curare col tempo e col ferro, e non vi è valore di medico che la possa risanare in un breve spazio di tempo. Quindi a torto si incolpa l'esercizio di Stato delle condizioni presenti.

E che la forma dell'esercizio sia assolutamente indifferente, risulta dall'esame di ciò che è accaduto in altri Stati. E qui richiamo l'attenzione della Camera; è un punto che merita di essere illustrato.

Il 15 novembre ha avuto luogo al Senato francese una discussione assai importante: ne leggerò qualche brano perchè i colleghi sentiranno gli onorevoli Crespi e Cavagnari, travestiti, parlare in francese e denunciare i guai del servizio ferroviario italiano. (*Si ride*).

Io ho letto con molto gradimento quella discussione, non perchè il male altrui diminuisca la pena del male nostro, ma perchè questa lettura distrugge le accuse fatte all'esercizio di Stato, e dimostra come i mali presenti siano conseguenza non della cattiva volontà degli uomini, non della forma dell'esercizio, ma del meraviglioso aumento del traffico, della insufficienza del materiale e delle linee che dovrebbero digerirlo e smaltirlo. Ascolti la Camera, quello che diceva il senatore Victor Leydet, al Senato sui ritardi.

Voci. Cavagnari! Cavagnari! (*Si ride*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. « Bisogna bene che io vi parli dei ritardi innumerevoli dei treni ferroviari di cui soffre il pubblico su tutte le reti, anche su quelle che sono meglio amministrate, perchè vi sono Compagnie che hanno degli eccellenti direttori ». (Non bastano neppure gli eccellenti direttori ad impedire tali cose). « Ebbene, anche nelle reti meglio dirette noi abbiamo ritardi considerevoli, che sono divenuti quasi regolari, quasi normali ».

* Sulle linee secondarie, specialmente, non vi è treno che faccia un percorso di 20 o 30 chilometri, che non metta un'ora, un'ora e mezzo, ed anche due ore per fare tal cammino, cioè in ragione dei 15 ai 20 chi-

lometri l'ora, ciò che ci mette nella condizione di desiderare il ripristinamento delle vecchie diligenze (senta, onorevole Cavagnari) dei nostri padri, ed a più forte ragione la costruzione di quelle linee di tram che fortunatamente si costruiscono abbastanza frequentemente nei nostri dipartimenti ».

I vagoni. È lo stesso Victor Leydet, il quale dice: « Per quanto riguarda le mercanzie ed il grande commercio devo segnalare al Senato che su tutte le reti, sulla Nord, per esempio, vi sono molti industriali che si dolgono che le loro mercanzie attendano settimane, quindicine e mesi intieri. Ad esempio, vi sono le grandi industrie del legno e del carbone fossile che soffrono enormemente della mancanza del materiale ».

« In certe stagioni i canali che vedono la mercanzia affluire verso di essi, aumentano le loro tariffe e profitano in conseguenza di questa mancanza di materiale ».

Dunque manca il materiale e per conseguenza le industrie soffrono.

E continuiamo. Vediamo i termini di resa.

« I termini di resa che la Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée prende per la consegna delle mercanzie sono veramente incredibili. Non citerò che due o tre esempi, per giustificare quanto dico. Spedizioni da Niort: termine di resa abituale per la consegna 8 o 10 giorni: durata del trasporto effettivo 53 giorni. Spedizioni da Montagut invece di 10 giorni, 33 giorni. Spedizioni da La Roche invece di 8 giorni, 50 giorni. Spedizioni da Clermont-Ferrand invece di 6 giorni, 82 giorni (*Commenti*). Io mi arresto nella lettura di questo che chiamerò (la frase è bella e la voglio ripetere) il vero martirologio dei negozianti ».

Questa condizione di cose naturalmente ha dato luogo in Francia a proteste vivacissime, come presso di noi.

« In questo stesso momento (dice un altro senatore, il visconte di Montfort), in questo stesso momento, come al tempo di cui io vi parlo, sentite nuovamente da ogni parte le recriminazioni ed i lamenti più formali, più precisi e più reiterati; voi vedete le Camere di commercio, i sindacati agricoli (pare di essere in Italia), tutte le associazioni che hanno per scopo di difendere gli interessi economici del paese, formulare le lagnanze più vive. È la Camera di commercio di Rouen per mezzo del nostro collega Waddington; è il sindacato agricolo della Senna inferiore, presieduto dal signor

Fortier; voi li vedete tutti lamentarsi e formulare ancora una volta le recriminazioni le più vive. Voi vedete anche, ciò che è un fatto nuovo ben degno di fissare l'attenzione del signor ministro, vedete formarsi a Rouen, all'Havre, a Dieppe, in tutta la Normandia infine, delle leghe potenti, composte di commercianti, industriali, associati per la difesa dei loro interessi economici ».

E l'onorevole ministro Bartou risponde confermando pienamente questo stato di cose.

Una voce. Parla Gianturco. (*Viva ilarità*).

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ma al mio collega Barthou è capitata la fortuna che mai capiterà a me, cioè che la discussione, nel Senato francese, si è chiusa con l'approvazione all'unanimità di un ordine del giorno, col quale si approva no le dichiarazioni del Governo confidando nella sua vigilanza e fermezza (*Ilarità — Commenti — Approvazioni*).

E che le cause del disordine ferroviario siano da ricercare appunto nel traffico accresciuto oltre ogni speranza, (e qui richiamo l'aneddoto narrato dal mio amico Crespi del viaggetto con un commerciante tedesco, il quale però non parlava ma ascoltava e taceva, e aveva ragione di tacere perchè anche in casa sua succede altrettanto) risulta da alcuni telegrammi che ora mi permetterò di leggersi e da molti articoli di giornali autorevoli.

Io ricevo tanti telegrammi di protesta da mattina a sera, che veramente sono stato confortato quando ho ricevuto le notizie che partecipo alla Camera, dall'Austria dall'Ungheria, dalla Germania e via dicendo.

Eccovi un telegramma che viene da Vienna: « Molti molini della Slesia austriaca chiusi da parecchi giorni per mancanza di grano, dovuta ad insufficienza del servizio ferroviario ».

Un secondo pure da Vienna: « Vetrerie, Reich, Vienna, fabbriche oggetti metallici Gottlieb, Ehanhbaum di Brunn costrette sospendere lavoro per mancanza carbone, vari zuccherifici parimente uguale ragione ».

Un altro viene da Stoccarda: « La quantità dei carri che le ferrovie mettono a servizio delle industrie private, è stata ridotta del 30 per cento, causando rallentamento nella produzione ». Se poi qualcheduno di voi vuol sapere che cosa si dica nei giornali esteri, ascolti che cosa si dice in alcuni di essi. La *Neue Freie Presse* nell'articolo del

31 ottobre dal titolo « Grave deficienza di vagoni », scrive questo: « Mai l'industria ed il commercio dell'Austria hanno sofferto tanto, come in quest'anno, per l'assoluta mancanza di vagoni. Dopo un lungo periodo di ristagno nel movimento industriale e commerciale in quest'anno è subentrato un forte risveglio delle industrie del paese.

« Nonostante le importanti ordinazioni, non può trarre buoni frutti dalle favorevoli circostanze del mercato, perchè appunto in questo momento propizio, in cui occorrerebbe di contare sul regolare svolgimento dei trasporti, insormontabili in ciampi derivano dalla mancanza di vagoni, quale non si è mai verificata; accentuatasi al punto da costringere molte fabbriche a ridurre il lavoro, e, qualora la limitazione perdurasse, a chiudere gli stabilimenti. Così stando le cose, tutte le Camere di commercio hanno promosso un'azione comune presso il Governo per provvedervi. Si rimprovera l'amministrazione delle ferrovie sia di Stato, che private, di economizzare l'uso di carri esteri... La deficienza dei carri colpisce specialmente industrie, che hanno bisogno di carbone per il proprio esercizio ».

Orbene, crede il collega Cavagnari che, dopo tutto questo, ci sia stato qualche taumaturgo, che abbia fatto il miracolo?

Se qualcheduno avesse voglia di leggere i numeri successivi, vedrebbe che sono ancora più vibranti di proteste di quello, che ho letto. Leggerò soltanto il numero dell'8 novembre. « La presidenza dell'associazione delle industrie minerarie metallurgiche e meccaniche si presentò il giorno 8 al presidente del Consiglio dei ministri per esporre la situazione critica, in cui le industrie si trovano per la deficienza dei carri. Qualche officina ha dovuto sospendere i lavori, altre sospensioni sono imminenti, le miniere mancano di vagoni, lo stock dei carboni si accumula, occorrono energici provvedimenti, atti ad evitare per sempre un sì grave danno. Le ordinazioni di rotabili debbono aumentare ed essere fatte con maggior sollecitudine... Il Governo dovrebbe far conoscere almeno per un quinquennio il suo programma... Il presidente assicurò la presidenza delle associazioni industriali di tutto il suo appoggio ». Naturalmente non poteva far di meglio.

Non leggo più oltre, onorevoli colleghi, perchè, se ciò facessi, abuserei della vostra pazienza, ma potrei dimostrare come il male si sia fatto gravissimo anche in altri Stati,

come, ad esempio, in Ungheria. Per esempio, il Pester Lloyd del 14 novembre; riferendo la discussione della Commissione del bilancio, riporta le dichiarazioni del ministro del commercio Kossuth, il quale ammette « la gravità della situazione per la deficienza di carri, che raggiungerebbe la rilevante quantità di 17 mila carri in arretrato già da qualche tempo ».

Egredi amici, se volessi ancora procedere oltre, vi direi che la deficienza dei carri per lo slancio straordinario del traffico non è meno grave in Prussia. In settembre le ferrovie prussiane dello Stato fornirono, tra carri aperti e chiusi, circa 70 mila carri in meno di quelli, richiesti dal commercio. E se volessi ancora andar oltre...

Voci. Basta, basta!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi rallegro che basti; vuol dire che ho vinto la mia causa, persuasi anche voi, che quando si è sorpresi da questa crescita del traffico oltre ogni ragionevole previsione, non si può far colpa all'amministrazione di non aver saputo farvi fronte. Dappertutto, o signori, quale è stato il rimedio?

Dappertutto, il buon senso ha suggerito due soli rimedi: migliorare le condizioni delle linee, aumentare il materiale e dar tempo all'amministrazione di spendere il denaro per i miglioramenti. Questi incrementi così rapidi del traffico sono una fortuna per l'economia nazionale ma hanno pure i loro inconvenienti.

Il mio amico onorevole Tittoni, mi ha comunicato l'altro giorno un piccolo estratto di un giornale americano in cui si fa la fotografia molto arguta della situazione ferroviaria fatta all'America dall'aumento del traffico. L'articolo è del *New York Herald* ed è intitolato così: La prosperità è causa di disastri ferroviari. (*Si ride*). Esso dice che la grande prosperità nel paese è causa di gravi guai ferroviari e soggiunge che ciò è dovuto al fatto che molte ferrovie hanno tanto carico di merci da soffrirne per congestione delle linee, cosicchè ogni più piccolo incidente è causa di gravi danni. Tutti esprimono sorpresa che nella presente condizione non si siano verificati disastri maggiori. Da l'est, dall'ovest da tutte le parti dell'Unione echeggia un sol grido che si ripete insistente: ancora più carri, ancora più carri, sempre carri! »

E poichè vi può recare conforto il saperlo, da tante parti avete in questi, giorni sentito parlare del sistema ferroviario americano, che è interamente differente dal nostro vi

dirò che l'articolo finisce con queste testuali parole; « L'intero sistema ferroviario in America è sbagliato, terribilmente sbagliato. (*Iilarità*).

Vi sono 11 binari per New York dove ne basterebbero due e ve ne sono due dove ne occorrerebbero 4. (*Si ride*).

Gli americani hanno fatto la diagnosi e hanno pure indicata la cura; la cura è una cura di ferro prolungata per molti anni.

È questa la cura da applicare anche in Italia; e, se il Presidente mi concederà 5 minuti di riposo, mi riprometto di dimostrarlo alla Camera nella seconda parte del mio discorso. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Si riposi pure, onorevole ministro. Sospenderemo la seduta per alcuni minuti.

(*La seduta è sospesa alle ore 17.45 e ripresa alle 18. Moltissimi deputati si recano a congratularsi con il ministro dei lavori pubblici*).

PRESIDENTE. Riprendano i loro posti, onorevoli deputati, e facciano silenzio; l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di continuare il suo discorso.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, è ben lungi dall'animo mio, che del resto non ho se non la responsabilità degli ultimi sei mesi dell'esercizio, e son sicuro che è pure ben lungi dall'animo del direttore generale il pensiero che tutto sia stato condotto perfettamente, che errori non siano stati commessi dal primo luglio 1905 in poi. Ma non è un giudizio su questa pretesa, che nessuno affaccia e che sarebbe addirittura sciocca, che voi siete chiamati a portare; voi siete chiamati soltanto a giudicare se l'eredità abbia amministrato quella tale eredità con intelligente fervore giovandosi di tutti i mezzi che erano a sua disposizione, col desiderio vivo, instancabile, di meritare la fiducia del Parlamento e del paese. Non già che non vi sia nulla da modificare, da correggere, nulla da emendare e nelle leggi e negli ordinamenti amministrativi od anche nelle persone stesse chiamate a dirigere questo che è il più grande servizio pubblico dello Stato; ma voi dovete oggi giudicare sinteticamente se l'azienda considerata nel suo complesso attraverso tutta l'attività sua, tutto lo svolgersi dell'azione sua economica, politica e sociale sia stata condotta con criteri che meritino l'approvazione del Parlamento.

Noi siamo in un regime di ordinamento provvisorio dell'azienda. La legge del 12 luglio obbliga il Governo a presentare il progetto definitivo entro il dicembre, ed io

spero di mantenere la promessa o al più tardi di presentare il disegno definitivo alla ripresa dei lavori parlamentari nel prossimo gennaio. Ciò induce nella conclusione che vi sono questioni di carattere legislativo, che debbono essere discusse in quella sede, e che oggi non converrebbe davvero di pregiudicare con una discussione affrettata e di straripio, e che vi sono d'altra parte questioni di carattere amministrativo e tecnico, che ben si possono discutere anche in questa occasione.

È perciò, onorevoli colleghi, che io non mi ingolferò in una discussione sul tema della autonomia ferroviaria.

Cotesta autonomia, lo dico subito, a mio parere, deve esser mantenuta; deve esser mantenuta nella sostanza sua, per ragioni di carattere tecnico e per ragioni di carattere politico.

Ho sentito, più volte, in questa assemblea, paragonare la Camera dei deputati a un'assemblea di azionisti. No, il paragone non regge: nelle assemblee degli azionisti non si sente che una voce: quella di ridurre le spese; nei Parlamenti, purtroppo, non si sente che la voce opposta: quella di aumentare i servizi. Sono, dunque, due situazioni, giuridicamente, moralmente e socialmente diverse, anzi opposte.

Credo che l'autonomia debba esser mantenuta. Ma mantenerla non significa che non si debba coordinarla col sindacato parlamentare, con le responsabilità politiche che incombono al ministro, con quelle garanzie e quei controlli a cui tutti coloro che spendono il danaro pubblico debbono essere necessariamente sottoposti. È un tema assai difficile; un tema che, in tutti gli Stati che hanno organizzato l'amministrazione ferroviaria, è stato risolto in una diversa maniera.

Non vi è un solo tipo di autonomia: ve ne sono tante quanti gli Stati, dove più larghe, dove più ristrette, secondo il genio del paese, secondo gli ordinamenti interni amministrativi, secondo alcune necessità speciali del traffico. Di tuttocìò discorreremo a tempo opportuno, quando avrete dinanzi proposte particolareggiate e concrete con il progetto di riordinamento definitivo, ed allora vedremo se sia preferibile, come qualcuno ha creduto in questa Camera, l'organizzazione di un Ministero delle ferrovie, che a parer mio farebbe rinascere tutti gli inconvenienti tecnici e politici, per i quali appunto si è voluto stabilire l'azienda at-

tuale della Direzione generale delle ferrovie di Stato.

Per la medesima ragione io vorrei pregare la Camera di non pregiudicare un altro problema, quello che si riferisce alle Direzioni compartimentali. Io ho ascoltato ieri con molto interesse il dotto discorso dell'onorevole Alessio: egli ha fatto l'esame comparativo dell'ordinamento prussiano e dell'ordinamento austriaco con l'italiano ed ha detto come quello prussiano fosse assai meglio appropriato all'ordinamento del traffico. Per verità, quando si tratta di ordinamenti ferroviari, io do scarsa importanza a questi elementi di diritto comparato.

Ciascun paese ha un ordinamento proprio ed è molto difficile dire: questo si è fatto là, e va bene; dunque andrà bene anche in Italia. No, perchè molte volte un ordinamento che si adatta in altri paesi va male in Italia. Ma poi, io dico all'onorevole Alessio, che anche questo è un problema da giudicare con molta ponderazione: infatti, come egli stesso diceva, la Prussia e l'Austria non sono arrivate al presente ordinamento che egli crede eccellente, se non dopo molti tentativi, mentre noi siamo ancora al primo esperimento; lasciate dunque anche a noi il tempo di studiare.

Nè stimo giusto il rimprovero che le Direzioni compartimentali siano un errore, e sarebbe stato miglior partito mantenere le antiche circoscrizioni delle Società. Queste circoscrizioni erano troppo vaste: si consideri, per esempio, che la Mediterranea non aveva che due circoscrizioni, di circa 3,000 chilometri ciascuna, l'una a Torino e l'altra a Napoli. Evidentemente esse erano troppo vaste; quindi noi ci siamo tenuti a circoscrizioni più ristrette, più limitate, in cui si potesse meglio esplicitare l'azione dei capi di compartimenti.

Aggiungo, che non fu la lunghezza delle linee il solo criterio, che guidò il Bianchi nella ripartizione dei compartimenti, ma anche quelli della intensità del traffico che si svolge sulle linee stesse, del numero degli agenti che vi sono addetti, delle percorrenze dei principali treni e via discorrendo.

Sono molti e svariati gli elementi che bisogna tutti tenere presenti, per poter dare un giudizio sintetico sulla complessa questione dei compartimenti: e si tratta di argomento di carattere tecnico, di cui io credo sia difficile discutere in Parlamento con la necessaria ponderazione e che ad ogni modo deve essere rimandato all'esame del progetto definitivo sull'esercizio di Stato.

Veniamo alla questione di quei provvedimenti di carattere amministrativo e tecnico che possono migliorare la presente situazione.

Qui, me lo permettano gli onorevoli colleghi, io scarterò tutta la parte aneddotica, la quale può mettere di buon umore la Camera ma non porterà no, nessun lume sulla questione dell'esercizio di Stato: io ho inteso ripetere ciò che disse altra volta l'onorevole di San Giuliano che a Catania vi fu un grande allarme la prima volta che un treno arrivò in orario; ho sentito parlare di un carro di pollame che aspettava in stazione da molti giorni.

Ho sentito parlare di un capo convoglio che si era addormentato mentre il treno doveva partire.

Onorevoli colleghi, non è con questi argomenti aneddotici che si può discutere e giudicare della più grande azienda dello Stato: bisogna giudicarla nel suo valore tecnico, complessivo, sintetico, per ciò che riguarda la corrispondenza fra la funzione ed il servizio.

Ebbene affrontiamola, cotesta questione e cominciamo dal capo, dal direttore generale, che ho inteso tante volte nominare qui dentro.

Ho inteso dire da un nostro arguto collega che, perchè le ferrovie dello Stato corrispondessero al loro scopo, bisognava trovare un Napoleone delle ferrovie, e che il commendatore Bianchi non è stato il Napoleone delle ferrovie. Ma neanche Napoleone ha vinto nessuna battaglia senza fucili e cannoni; non c'è quindi da meravigliarsi che il Bianchi non abbia neppure lui vinto la sua battaglia senza locomotive, senza veicoli, senza impianti fissi sufficienti.

D'altra parte, onorevoli colleghi, io mi preoccupo molto del grave danno che verrebbe dallo sminuire, in questo momento, l'autorità del capo del servizio ferroviario del nostro paese. Il capo del servizio ferroviario del nostro paese, siatene certi, onorevoli colleghi, ha tenuto con onore e con dignità il suo posto nel Comitato ferroviario internazionale di Bruxelles, rispetto ai direttori generali di tutte le più grandi linee di Europa; e se il personale mostra di aver fiducia in lui, io me ne rallegro, perchè questa fiducia è un elemento di successo. Vi sono state, si dice, delle dimostrazioni intempestive ed inopportune del personale che gridava: Viva Bianchi, abbasso gli sfruttatori! Io sono sicuro, poichè grande è la sua rettitudine, tanta l'altezza della sua mente,

la vastità della sua dottrina, che il commendatore Bianchi non si è punto rallegrato di simili dimostrazioni, ed è invece certamente il primo a dolersene ed a deplorarle. Lo si è accusato di debolezza verso il personale ed io devo dire subito all'onorevole Crespi che egli è stato tratto in errore: non esiste nessuna circolare, come quella che egli citava, con cui il direttore generale avesse dispensato il personale dal vestire l'uniforme.

E non si può dire neppure che cotesta debolezza del direttore generale risulti dal considerare che ciascuno fa soltanto il suo dovere, e non oltre il suo dovere. Quando si tratta di personale, da per tutto vi sono gli ottimi, vi sono i mediocri ed i pessimi: vi sono anche tra i ferrovieri coloro che fanno soltanto il loro dovere, entro gli angusti confini del regolamento, ma vi sono anche esempi lodevoli di cooperazione spontanea, zelante, gratuita ed illuminata, prestata da una parte notevole del personale, che non può quindi essere confuso in un fascio e giudicato così sommariamente.

Ho inteso dire che la prova della disciplina del personale era nel fatto che neppure la controlloria dei biglietti si faceva più. Ora, onorevoli colleghi, questo argomento è assolutamente vano, perchè, secondo i vigenti regolamenti, è stabilito un premio per il controllore che scopra chi non sia munito di biglietto, o che abbia pagato una somma minore di quella che doveva, e risulta che si sono pagate quest'anno 25 mila lire di premi al personale per controlli fatti con frutto.

Dunque c'è la molla dell'interesse diretto del controllore a fare diligentemente, ma non petulantemente il servizio. Ma la controlloria dei biglietti non si fa col treno in marcia; non si fa effettivamente, e non la si fa perchè è vietato di farla col treno in marcia, per il grave pericolo che ne può derivare al personale ed anche ai passeggeri che sono nel treno.

Si dice: ma non si fa nemmeno più il controllo ai cerchioni. Ma è stato dimostrato che il sistema del battere i cerchioni è il più malfido che si possa immaginare, ed è invece prima che una locomotiva o un carro esca dal deposito e venga portato al treno che si verifica in che condizioni si trovino i suoi cerchioni.

E anche qui c'è un premio, onorevole Crespi, a chiunque scopra un cerchione rotto o allentato; di guisa che la verifica

si fa, perchè è interesse del personale di farla.

Si è accusato il commendatore Bianchi di aver troppo accentrato ed io dico schiettamente che sono nemico di ogni accentramento, ma bisogna intendersi anche su questo punto.

A prescindere che, in punto di fatto, non sussiste quel pletorico accentramento denunziato nella costituzione della nuova azienda, che non sussiste, per esempio, che un cantoniere per avere un congedo di tre giorni debba rivolgersi al direttore generale, perchè il regolamento dice che fino i congedi di tre mesi possono essere dati dal direttore compartimentale; che ai direttori compartimentali furono lasciate facoltà larghissime, devolvendo ad essi molte delle attribuzioni che coi vecchi ordinamenti spettavano alle direzioni d'esercizio ed alle direzioni generali; a prescindere da tutto ciò, io, che pure detesto l'accentramento, riconosco che nei primi momenti della formazione di una grande amministrazione, un vigile accentramento è necessario. Quando si tratta di una amministrazione in formazione occorre che vi sia chi ne veda e ne riassuma tutti gli atti e i movimenti, vagli le necessità, distribuisca i mezzi; occorre che l'impulso venga dall'alto, uniforme, chiaro, preciso, che non patisca incertezza nell'esecuzione, e con concetto unico diriga tutta la grande azienda.

Ora il proposito del commendatore Bianchi è stato appunto questo: accentrare per ora e riunire le varie funzioni sotto la sua direzione immediata e procedere poi via via sulla strada del decentramento. Quindi l'accentramento che ora esiste non è che una forma transitoria.

Che cosa c'è di vero nell'accusa dell'accentramento? C'è di vero questo soltanto, che nella nostra Amministrazione ferroviaria, come in tutte (dico tutte perchè questo è difetto grave non solo delle ferrovie di Stato, ma anche di quelle private), c'è troppa *paperasserie*, come dicono i francesi: si scrive troppa carta, si fanno troppi rapporti; ciò, che per un servizio dovrebbe essere eseguito immediatamente e con un ordine verbale si fa invece con troppa e lunga corrispondenza scritta.

Ma questo, onorevole Crespi, me lo consentirà, è proprio l'argomento capitale che si è voluto far valere in altri tempi contro l'esercizio di Stato.

Ebbene, è stato dimostrato non una ma mille volte che questo grave difetto dell'eser-

cizio ferroviario è comune tanto alle ferrovie delle grandi Società private come a quelle di Stato, e dipende dalla mole dell'organismo che non permette agilità di movimento, e richiede in ogni caso Consigli di amministrazione, sindaci, controlli amministrativi, ecc.

Ora, questo è difetto grave dal quale cercheremo di guarire l'amministrazione più che si potrà, ma non si faccia illusioni l'amico Crespi sui risultati della cura.

Ma l'accusa più grave è quella che il direttore generale abbia lasciato crescere l'indisciplina. Per verità, e lo dichiaro subito, la indisciplina di un personale, soprattutto del personale ferroviario, quand'anche rivestisse quei caratteri di gravità cui si è accennato più volte qua dentro, sarebbe la conseguenza meno della debolezza della Direzione generale e più (lasciatemelo dire) delle sobillazioni a cui lo stesso personale è stato esposto per tanti anni: sobillazioni d'ogni genere, che gli hanno fatto perdere talvolta il senso della giusta misura. E quel personale divenuto perciò inquieto e torbido, e che s'era formato di sé e del suo ufficio un concetto esagerato, non si poteva pacificare e disciplinare da un giorno all'altro, tanto più che le condizioni del materiale e delle linee non erano tali che si fosse potuto con giustizia addebitare tutta al personale la colpa del disservizio.

Nelle condizioni presenti del materiale e delle linee è difficile poter dire: se inconvenienti vi sono la colpa è del personale. E ciò ha reso naturalmente, talvolta, men vigorosa l'azione del potere disciplinare, ma se men vigorosa, non debole al segno che lo rappresentavano i nostri colleghi.

Ho inteso dire, per esempio, che le punizioni si davano e si revocavano, che si largivano indulti.

No, onorevoli colleghi, nessun indulto si può fare, il regolamento stabilisce che possa l'autorità disciplinare convertire una punizione più grave in altra meno grave, ma quando sia stata irrogata una punizione, non si può condonarla che in seguito ad un regolare giudizio di revisione ed in base all'accertamento di fatti nuovi.

Una ampia facoltà è data dalla legge al direttore generale, ed è in caso di sciopero: il direttore generale può, in tal caso, applicare punizioni meno gravi di quelle stabilite nella legge.

E a proposito dello sciopero e dell'ostruzionismo, prima che entrasse in vigore la legge dell'aprile, fu il presidente del Consi-

glio del tempo, il quale dichiarò che non si dovesse tener conto di ciò che era accaduto, pensando forse al classico monito di pacificazione: *Tiberim libere et seditionem oblivisci*.

Di quelle punizioni non si è quindi tenuto conto: e certo di quell'amnistia disciplinare si è tentato di abusare da alcuni, i quali hanno creduto di trovare in quelle parole il Palladio invulnerabile, per modo che potessero anche far male il loro dovere più tardi, riparandosi dietro quelle parole del presidente del Consiglio. Ma la direzione generale ha rettamente applicato quella disposizione, e non ha punito per fatti di sciopero ma ha punito sempre per fatti estranei allo sciopero.

E di ciò la prova è evidente.

Ascolti la Camera la statistica delle punizioni inflitte di competenza del Comitato d'amministrazione e del direttore generale; dal 1° luglio 1905 al 15 settembre 1906, le punizioni furono, in totale, 1,880.

Ora, di queste punizioni, 100 sono destituzioni, 38 degradazioni, 104 proroghe della promozione, 1,457 sospensioni, 176 multe e 5 censure; ebbene, di coteste punizioni ce ne sono 421 le quali sono relative a fatti anteriori all'esercizio di Stato, perchè le Società private non hanno creduto di dover punire esse, dal momento che erano prossime a sparire, ed hanno lasciato alla direzione generale la cura e la responsabilità di tali punizioni.

Quindi, onorevoli colleghi, non si può dire che la funzione disciplinare sia stata esercitata con eccessiva fiacchezza.

Ma non è dal direttore generale, dalla sua buona volontà, dalla sua grande esperienza, che dipende l'andamento di una così grande azienda; sono altri ordinamenti, altre ruote del carro che non funzionano, si dice. Per esempio, i circoli di ispezione hanno una eccessiva ampiezza, e quindi non si può esercitare l'ispezione con quella energia con cui si esercitava prima.

Ora è bene la Camera sappia che le tre Società avevano per le linee ora esercitate dallo Stato 62 reparti di ispezione del movimento con 160 chilometri in media per ognuno da ispezionare. Oggi noi abbiamo 65 reparti con una giurisdizione di 160 chilometri; quindi non si è peggiorato, se non si è molto migliorato.

Il miglioramento sta in questo però, che molte delle attribuzioni prima date a quegli ispettori sono state oggi a loro sottratte, di guisa che essi hanno meno da fare e

possono più utilmente adempiere il loro compito.

Il direttore generale provvederà, se crederà necessario, ad intensificare l'azione degli ispettori, ma avverto che quando si tratta di aumentare il personale direttivo che deve avere particolari attitudini ed essere educato a svolgerlo per molti anni, non è così facile come si crede, aumentarlo: bisogna procedere adagio, perchè altrimenti anzichè provvedere all'azienda ferroviaria, provvederemo a creare spostati i quali saprebbero soltanto consumare stipendi.

Ma, si dice, non è questo soltanto, il difetto maggiore è che il materiale è male utilizzato. Ecco quello che ho udito ripetere da persone molto competenti, ed è naturale che di questo loro giudizio io mi sia molto preoccupato. Ebbene da indagini da me fatte risulta che cotesta accusa non è fondata.

Il numero dei carri caricati sulla rete nell'1905-906 rappresenta in media il 15.7 per cento del numero dei carri utili; il che costituisce un ciclo medio di giorni 6 ed ore 9 circa; e data la forma allungatissima della rete e i numerosi trasporti a grande distanza, non si può dire eccessivo. Ma il ciclo si restringe notevolmente nell'occasione di intenso lavoro.

L'anno scorso in ottobre si ebbe un ciclo medio di giorni 6 e di ore 20: ebbene nell'ottobre di quest'anno il ciclo si è ridotto a giorni 5 e ore 23, e si riduce anzi a giorni 5 e ore 15 se si escludono le linee ex meridionali.

Del resto talvolta la cattiva utilizzazione del materiale è conseguenza di quei provvedimenti di specializzazione dei carri, di cui parlavo poco fa. Dal punto di vista dell'utilizzazione del materiale è un cattivo provvedimento quello della specializzazione (e mi rallegro che l'onorevole Rubini con la sua grande autorità dia segni di assentimento); ma è una necessità per rifornire i porti. Di guisa che della utilizzazione del materiale bisogna giudicare non con criterio puramente aritmetico, ma con criterio relativo alla funzione che i carri debbono compiere.

Ho inteso poi lamentare dal mio amico onorevole Crespi gli eccessivi rimborsi per ritardata resa, il numero grande delle liti che si sarebbero incontrate e la cattiva interpretazione delle condizioni dei trasporti per le avarie e per i ritardi. Darò alla Camera pochi chiarimenti su questi punti, perchè sono gravi ed importanti.

Cominciamo dai rimborsi per tardata resa. Io ho voluto fare un confronto fra le condizioni delle ferrovie francesi che hanno maggiore affinità con le nostre ferrovie italiane; ed ho trovato che la differenza è ben piccola; e di questo il direttore generale non ha dimenticato di parlare nella sua relazione, come invece ha creduto l'onorevole Crespi.

In Italia si sono pagati rimborsi per tardata resa di merci, per avarie od ammanchi per lire 2,957,967, il che corrisponde all'8.5 per mille del prodotto; invece le linee francesi, per esempio, la Paris-Lion-Méditerranée, l'Orléans, il Midi ed altre, hanno pagato in media l'8.25 per mille dell'introito. Come si vede, hanno pagato presso a poco quello che hanno pagato le ferrovie italiane, e, se si consideri che si tratta di un esercizio cominciato da poco, francamente bisogna rallegrarsi dei risultati ottenuti.

Ma si dice: non dovete solo guardare alle somme rimborsate, dovete guardare alle liti che ne sono nate. Anche qui le notizie dell'amico Crespi non sono esatte. Che cosa è accaduto per tali liti? È un argomento doloroso per me questo, perchè se ora rappresento le ferrovie, non ho dimenticato di essere avvocato e mi duole che qualcuno si mostri indegno della toga che porta. Si è incominciato da prima a Genova una speculazione giudiziaria delle più audaci e delle più indegne che si possano immaginare. (*Commenti*). Veramente non si trattava di laureati, nè di gente che avesse titoli legali, ma di gente che apparteneva a quel verminaio che brulica attorno alle aule giudiziarie minori e che rende molto difficile l'esplicazione della giustizia. Questi azzaccagarbugli raccoglievano dai negozianti o privati che avevano ricevuto con ritardo qualche merce, le notizie opportune ed i bollettini di spedizione, e si facevano dar mandato per promuovere liti contro le ferrovie, e poichè il conciliatore si era dichiarato competente a giudicare tali liti, presentavano a migliaia nello stesso giorno le citazioni sia pure per tre o quattro lire di danno contro la società Mediterranea, perchè allora c'erano ancora le società private.

E poichè nella legge ultima sugli emolumenti dei patrocinanti è detto chespetti un diritto di lire quattro per ogni causa, così questi mandatari guadagnavano lautamente, guadagnavano spesso più di quello che fosse il valore della lite, poichè si con-

dannava la Società a pagare una lira di indennità e quattro di compenso al patrocinante. Era una speculazione giudiziaria che si compieva meravigliosamente, una speculazione tale che la Mediterranea in alcune stazioni ha pagato per tale rimborso più del prodotto che aveva raccolto dall'esercizio ferroviario.

Questa speculazione si è tentata anche altrove, ma non è riuscita perchè, per esempio, a Roma i conciliatori si rifiutano di concorrere inconsciamente ad una simile intrapresa ed a Genova il Consiglio dell'ordine promosse procedimenti disciplinari sicchè ne è venuta una grande remora nelle gloriose imprese.

Venuta poi la legge del 12 aprile, io vi ho introdotto un articolo, modificando una proposta dell'onorevole Carmine, in base alla quale non si può più proporre azione giudiziaria se non in seguito all'esaurimento del reclamo amministrativo, articolo che io credo porterà i suoi effetti utili.

Ad ogni modo ciò che io voglio notare è che non è esatta la notizia dell'onorevole Crespi che ci fossero circa 100 mila cause promosse contro le Ferrovie; circa 100 mila cause c'erano sotto le Società ferroviarie, anzi, per essere più precisi, al 31 dicembre 1904 le Società ferroviarie avevano 91,120 cause; invece le Ferrovie di Stato non ne hanno finora avute che 36,000; dunque c'è stato un miglioramento notevole.

CRESPI. Sì, ma in soli dieci mesi.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non è esatto che fossero cause pendenti *ab antiquo*: sono piccole cause che si sbrigano facilmente e che durano non più di un anno. Quindi il numero delle cause non è eccessivo. Certo è desiderabile che diminuisca; e diminuirà in grazia di quell'articolo di legge cui accennavo poc'anzi.

Ma l'onorevole Crespi si duole anche della cattiva interpretazione di un articolo della tariffa. Egli ha torto. Io non devo qui dal banco di ministro pregiudicare le decisioni dell'autorità giudiziaria: ma poichè è proprio l'autorità giudiziaria che si è molte volte pronunciata sull'argomento, io dirò all'onorevole Crespi che a mio giudizio il magistrato ha deciso rettamente.

Di che cosa si tratta? Il codice di commercio del 1882 distingue le tariffe generali dalle speciali, che portano una notevole diminuzione di prezzo rispetto alla tariffa generale, diminuzione che trae seco, giusta l'articolo 416 del codice di commercio, una limitazione di responsabilità per il vettore.

Orbene, in una condizione di tariffe è detto che, quando si tratti del danno derivato dal ritardo e non dalla perdita della merce, il diritto di chi ha spedito la merce consiste nel domandare la restituzione di una parte del nolo. Se alcuno invece si vuole conservare i diritti che vengono dal Codice civile, paghi secondo la tariffa generale.

L'onorevole Crespi se ne duole quindi a torto come di una ingiustizia dell'amministrazione delle ferrovie di Stato.

Ma è inutile indugiarsi sopra tutti cotesti argomenti e tutte coteste censure. Ritorno quindi un'altra volta a quella che era stata la conclusione della prima parte del mio discorso, cioè al rimedio. Il rimedio urgentissimo è la cura del ferro. Occorrono milioni ed occorre il tempo per spenderli.

Ecco le ragioni del disegno di legge che, d'accordo col ministro del tesoro, io ho avuto l'onore di presentare alla Camera, e col quale si chiede di spendere fino al 1910-911 la somma di 610 milioni, in aggiunta ad altri 300 milioni che sono stati deliberati precedentemente, per far fronte alle presenti ed urgenti necessità.

Contro a questo disegno di legge ho inteso fare una sola osservazione: è troppo poco! E poichè « *del senno di poi son piene le fosse* », ho udito anche quelli che ieri appartenevano alle Società e che chiedevano una somma minore, venire ora a dire che occorrono miliardi.

Io non ho che da fare questa semplice e povera osservazione.

La Mediterranea aveva domandato per rimettere le reti in ordine 200 milioni da spendersi in dieci anni; l'Adriatica circa 100 milioni da spendersi in sei anni; la Sicula 20 milioni da spendersi in cinque anni. Insomma, le Società intendevano spendere, in media, in un decennio, non più di 35 milioni all'anno.

Ora, visto che noi proponiamo di spendere 615 milioni in non oltre quattro anni, cioè più di 150 milioni all'anno, evidentemente abbiamo fatto un calcolo molto più largo di quello che facessero le Società in quel tempo.

Ma io che, ripeto, sono un assiduo lettore dei lavori del mio amico Maggiorino Ferraris, devo dimostrargli quello che gli volevo dimostrare quando l'ho interrotto: che, cioè, noi diamo alle ferrovie più di quello che altra volta volesse dar lui.

E badate che il più liberale di tutti, quello che ha il cuore più aperto e gene-

roso fra tutti, è proprio l'amico Maggiorino Ferraris!

Dunque le somme indispensabili, secondo lui erano nel citato articolo del gennaio 1906: una stanziamento straordinario di 140 milioni di materiale mobile; una dotazione continuativa di 50 milioni all'anno per rinnovazione ed aumento di materiale mobile; una spesa straordinaria di 200 milioni per aumentare la potenzialità delle linee di maggior traffico ed accesso ai porti; una dotazione continuativa di 50 milioni all'anno per ampliare linee, stazioni e binari.

« Il complesso di queste somme (leggo le parole dell'amico Maggiorino Ferraris) fa salire il fabbisogno minimo straordinario, per un decennio, ad oltre un miliardo di lire ». E noi, invece, ci arrestiamo al 1911 con 910 milioni e ci proponiamo entro il 1909 di presentare gli altri provvedimenti necessari. Come mai l'onorevole Ferraris Maggiorino trova che è poco ciò che chiediamo noi? Una sola cosa sappiamo noi, che non siamo figli di profeti, nè siamo di spirito profetico dotati: sappiamo che non si può fin d'ora prevedere quali saranno i bisogni di un futuro non troppo prossimo e con quali lavori e con quale spesa vi si potrà soddisfare.

Noi da altra parte sappiamo che non si può spendere più di quello che noi vi proponiamo di dare; che anzi è difficilissimo di spendere i 610 milioni fino al 1910-911, perchè il personale tecnico, i carri necessari per il trasporto dei materiali, le rotaie, le traversine, gli impianti fissi da richiedere anche all'estero sono tali cose che renderanno anche assai difficile spendere utilmente tutti i milioni che il Parlamento concederà. Dunque noi diciamo: fermiamoci a questo punto, nel 1909 presenteremo le proposte di ulteriori stanziamenti, dopo che gli studi saranno fatti, e non ci mettiamo ad improvvisare ora piani più o meno cervellotici. Questo mi pare sia far più di quello che domandava nel suo dotto articolo l'onorevole Maggiorino Ferraris.

E, ove questo confronto col più liberale datatore delle ferrovie italiane non bastasse, io mi richiamo ad un uomo della cui amicizia mi onoro, la cui prudenza è notissima, all'onorevole Carmine.

Ebbene l'onorevole Carmine nella relazione annessa al disegno di legge che poi divenne la legge dell'aprile 1906, disse, che egli riteneva necessaria l'assegnazione di una spesa straordinaria di 100 milioni di

lire all'anno, cominciando dall'esercizio 1907-908 fino al 1914-15 (destinati per 60 milioni a riparare alle deficienze esistenti al 1° luglio 1905 e per i residui 40 milioni nella proporzione di 4 per 1 in confronto del previsto futuro incremento annuale del prodotto lordo, alle opere e provviste che si renderanno necessarie in conseguenza dei successivi incrementi del traffico), ed una assegnazione di un'altra spesa straordinaria di 50 milioni all'anno per i 7 esercizi dal 1908-909 al 1914-15, per la costruzione di tre linee nuove, costruzione che non è contemplata nel nostro progetto, riservandoci noi di provvedere dopochè ne saranno maturi gli studi.

Dunque, escluse le costruzioni nuove, alle quali provvederemo più tardi quando avremo progetti, studi, piani e relazioni complete, e compresa invece la somma di 200 milioni, che l'onorevole Carmine riteneva occorrere per la sistemazione delle stazioni principali, abbiamo un miliardo in otto anni, cioè 125 milioni all'anno, mentre il disegno di legge ne dà 910 in sei anni, cioè circa 150 milioni all'anno. Dunque andiamo anche più oltre di quello che un uomo prudentissimo, come l'onorevole Carmine, dichiarava si dovesse spendere.

Ci si dice che il nostro non è programma organico. Ma perchè? È vero che l'articolo 5 della legge dell'aprile 1906 opportunamente suggerito dall'onorevole Carmine dettò, che il Governo si impegnava a presentare un piano organico, per la successiva prosecuzione e per il compimento dei lavori occorrenti. Ma un programma *graduato* non per questo cessa di essere *organico*: un programma che si compie in due tempi e proporzionatamente agli studi, alle condizioni finanziarie del paese, non è dunque meno per questo un programma organico. Quello che noi presentiamo è il provvedimento più urgente, ed è su questo che invociamo l'approvazione del Parlamento al più presto possibile, poichè non vi è un giorno da perdere; e il paese non comprenderebbe le nostre logomachie, esso desidera soltanto che siano forniti al più presto i mezzi necessari alle ferrovie dello Stato.

Ed intanto noi ci siamo proposti, con un provvedimento che merita di essere illustrato con qualche parola dinanzi a voi, di rendere più operosa la vita della direzione generale, di rendere più efficace la cooperazione che il paese deve anch'esso portare allo sviluppo dei suoi traffici. Il paese non

deve restare al di fuori come un pupillo o come uno spettatore, ma deve essere partecipe, attore anch'esso in quello svolgimento dell'azienda ferroviaria che è tanta parte della vita economica nazionale. Quindi noi abbiamo fatto ciò che in Prussia fu stimato di tale importanza che vi si dedicò una legge apposita.

Abbiamo costituito un Consiglio del traffico in cui abbiamo chiamato le persone che meglio possono sentire le pulsazioni della vita nazionale, e cooperare con la direzione generale delle ferrovie a vincere quella tendenza eccessivamente burocratica delle nostre amministrazioni, da una parte facendo sentire più viva alla direzione generale la voce del paese. Io spero che per tal modo il paese senta e vegga meglio anch'esso le difficoltà reali dell'esercizio, i desideri e gli sforzi per superarle e vegga che se certi provvedimenti non si prendono non è per la mala volontà degli uomini ma per l'intrinseca difficoltà delle cose.

Abbiamo voluto che questa cooperazione fosse esercitata anche prima del progetto definitivo di riordinamento ferroviario, e pensiamo, che il Consiglio superiore del traffico completato con le Commissioni compartimentali costituisca una innovazione veramente felice nella nostra amministrazione ferroviaria.

Ma non solo del progetto d'assegnazione di nuovi fondi alle ferrovie il Governo chiede l'approvazione. Il Governo ha avuto una chiara visione di quegli intrinsechi sostanziali nessi che vi sono fra i tre aspetti della questione dei trasporti: ferrovie, porti, navigazione interna.

Lasciatemelo dire, è la prima volta che il problema è considerato presso di noi in tutta la sua ampiezza, considerato così come lo hanno considerato eminenti uomini versatissimi in questa materia; il Picart, il Colson, l' Egger, il Sax, il Compredon, tutti coloro insomma che hanno profondamente versato la loro vita negli studi del diritto ferroviario e del traffico nazionale ed internazionale.

Noi invociamo i vostri voti anche per dotare i nostri porti, che sono quasi prolungamento delle grandi vie di comunicazione ferroviaria, dei mezzi opportuni per seguire i progressi del traffico. Noi vi chiediamo di sistemare la navigazione fluviale, la quale, soprattutto nelle parti del paese dove il traffico è più forte, cioè nell'alta Italia, può rappresentare un ottimo aiuto,

soprattutto per le merci ingombranti e povere, alle quali è necessario di risparmiare sui noli e sulle tariffe.

È soltanto così, secondo me, che si potrà far fronte a questa crisi del traffico che attraversiamo, crisi della quale due sono i termini: anemia ferroviaria e pletora commerciale. Sono due termini contrari che rappresentano, l'uno una malattia, l'altro una crisi di crescita benefica e feconda, in forza della quale si è fatta la conversione della rendita, e per la quale abbiamo sessanta milioni di avanzo nel bilancio; crisi che è il vero titolo di gloria del popolo italiano dinanzi al mondo.

Ebbene, questo, secondo me, e non altro è il dovere nostro, fare cioè in maniera che questo paese che cresce, lavora e progredisce al di là delle nostre speranze più rosee, non trovi nell'azione nostra alcun inciampo, ma al contrario, in quest'era di rinascita gioventù economica, sia messo in grado di crescere, crescere ancora, crescere sempre!

E il Governo prende impegno preciso di attuare i provvedimenti necessari, tostochè voi avrete deliberato sui proposti disegni di legge al più presto possibile. Fortunatamente la legge del 22 aprile ci dà modo di dare esecuzione ai progetti senza neppure ricorrere al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Noi vi chiediamo ancora di dichiarare tali progetti indifferibili ed urgenti ai fini della legge di espropriazione di pubblica utilità, noi ci proponiamo di non darci nessuna tregua, finchè questo grande problema non sia risoluto.

Ed in ciò invociamo la cooperazione di tutti: del Parlamento e del paese. La cooperazione a migliorare, a correggere, a progredire incessantemente, ma senza vane recriminazioni o sterili impazienze, senza attribuire sempre a manchevolezza degli uomini, ciò che è progresso e virtù di cose, senza gridare dopo pochi mesi al fallimento di quell'esercizio ferroviario di Stato, cui poco prima giungemmo per irresistibile movimento della coscienza nazionale.

Gli organismi più elevati nella scala biologica non si formano e crescono che molto lentamente, siccome tutti i grandi ordinamenti politici e sociali si costituiscono gradualmente e con grandissima lentezza.

Lo stesso dicasi dei grandi organismi economici e soprattutto di un organismo così complesso quale è quello delle ferrovie, organismo che, soprattutto se di Stato, non si improvvisa, e richiede opera sollecita ed assidua; ma, purtroppo, non breve.

Ed è, notava l'onorevole Rubini, un organismo molto costoso, tale anzi che, egli diceva, ci sarebbe da pensare che le società private potessero fare l'esercizio più a buon mercato. A questo stesso concetto mi pare alludesse anche l'onorevole Crespi.

Ma io mi permetto, nonostante che riconosca nell'onorevole Rubini il maestro di coloro che sanno in materia di finanza, di non essere di questo avviso, poichè il confronto potrebbe solamente farsi solo quando fosse dimostrato che le società avrebbero voluto e potuto continuare ad esercitare secondo le antiche condizioni e senza fornirsi di materiale, di linee e di impianti, o impegnando somme, di cui gli interessi e l'ammortamento fossero andate a carico del tesoro.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Il confronto non l'ho fatto io: fu presentato dal Governo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma è nella sua relazione di assestamento.

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Ma non del vostro bilancio.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. La mia croce mi pesa già abbastanza, onorevole Rubini, perchè voglia addossarmi anche quella degli antenati. (*ilarità*).

Quello che il Governo sente e vuole non è già di considerare le ferrovie, come i tedeschi, a torto o a ragione rimproverano al Governo prussiano come la vacca da mungere, ma di considerarle bensì come le grandi arterie della vita economica nazionale, nelle quali occorra far più rapida e viva la circolazione del sangue!

Noi non chiediamo quindi alle ferrovie che vengano ad impinguare il tesoro dello Stato; noi vi chiediamo invece di approfondire il denaro a dovizia, e subito, perchè lo strumento sia adatto ai grandi bisogni della vita economica nazionale.

Una sola cosa ci duole, ed è che non ci assista una possente virtù taumaturgica, la quale ci consenta di appagare i presenti bisogni con la rapidità del pensiero, e che, come ai mortali non è dato far delle pietre pane, non sia dato a noi trasformare per incanto i milioni in opere e strumenti ferroviari adeguati! (*Benissimo! Bravissimo! — Applausi — Moltissimi deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. La Camera intende di continuare la seduta?

Voci. A domani! a domani!

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

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza.

VISOCCHI, *segretario*, legge:

« Il sottoscritto interroga gli onorevoli ministri della pubblica istruzione e degli affari esteri, per sapere se non hanno intenzione di istituire anche per gl'insegnanti italiani all'estero, le medaglie che già da più anni si conferiscono ai maestri ed alle maestre benemerite nelle scuole elementari del Regno.

« Rizzetti ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere quando intenda presentare alla discussione della Camera la legge, che conferisce per merito ai maestri elementari il titolo di direttore didattico.

« Masini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno, per sapere le ragioni per le quali è stata ritardata l'istituzione della delegazione di pubblica sicurezza a Randazzo.

« Giardina ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere, se, mentre si attende la compilazione del regolamento per la esecuzione della legge 19 luglio 1906 sull'ordinamento delle guardie di finanza, sarà provveduto provvisoriamente alla designazione di un ufficiale di finanza, che giusta l'articolo 33 della citata legge, deve far parte del tribunale militare nei giudizi penali contro le guardie predette, la quale designazione è urgente, poichè per difetto di essa varii imputati attendono da più mesi invano il dibattimento.

« Arigò ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione per sapere quando intenda presentare il progetto di legge che modifica il regolamento-legge Orlando, e se non creda di seguire diversa norma da quella, quasi sempre seguita finora, di presentare provvedimenti per gli esami solo alla vigilia dei medesimi.

« Cortese ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e delle poste, per sapere se intendano di provvedere sollecitamente alla surrogazione dei funzionari che mancano, e da tempo, negli uffici della prefettura e di quelli postali in Campobasso, con gravissimo danno dell'andamento dei pubblici servizi in quella provincia.

« Cimorelli, Cannavina ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno, della marina, delle poste e della giustizia, per sapere se e quali provvedimenti si intenda adottare per far cessare i gravi inconvenienti prodotti e minacciati alla marina mercantile dalla impunità di fatti che costituiscono formali reati contemplati dalla legge.

« Fiamberti, Marghieri, Rienzi ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per sapere se, in presenza dei vari progetti e domande per la concessione di una linea ferroviaria, che congiunga Civitavecchia ad Orte, non creda giusto ed opportuno, prima di pregiudicare con qualsiasi decisione la costruzione di una linea di così grande importanza, e per cui occorre un vistoso sussidio da parte dello Stato, disporre i mezzi istruttori ed ordinare gli studi opportuni, per dare alla ferrovia da costruirsi un tracciato, che non serva soltanto agli interessi di pochi industriali, ma sia ispirato ad un concetto razionale e di coordinamento a ferrovie già costruite, o di probabile costruzione, e sia diretto a soddisfare, coll'interesse generale, anche quello dei centri principali e delle regioni più importanti, che si trovano tra i due punti destinati a riunirsi.

« Canevari ».

Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno, come pure la interpellanza, se l'onorevole ministro non farà dichiarazioni in contrario.

Sui lavor parlamentari.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertolini.

BERTOLINI. Mi pare naturale che la Camera non possa prendere le vacanze natalizie senza aver discusso almeno sommariamente il programma finanziario del Governo; e credo che ciò sia anche vivo desiderio dell'onorevole ministro del tesoro, tanto più che oramai da varie parti si sono già levate voci e proposte per ottenere modificazioni ed aggiunte agli intendimenti, annunciati dall'onorevole Majorana nella

sua esposizione finanziaria. È certamente opportuno che tale discussione finanziaria non avvenga in modo frammentario; ma raccolta in un'unica sede, la quale potrebbe essere o il bilancio del tesoro, o il bilancio dell'entrata. Rivolgo pertanto preghiera al Governo di voler indicare a proposito di quale di questi due bilanci si abbia da fare la discussione finanziaria, e gli rivolgerò pure preghiera di curare con adatte proposte che lo svolgimento dei lavori della Camera avvenga in modo che la discussione del bilancio, che dovrà esser sede della discussione finanziaria, non abbia da essere strozzata per l'incalzare dell'ora delle ferie. Non ho altro da dire.

MAJORANA ANGELO, *ministro del tesoro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAJORANA ANGELO, *ministro del tesoro*. Il desiderio, espresso dall'onorevole Bertolini, è condiviso vivamente dal Governo intero e da me. Accetto quindi volentieri che fin da ora ci si intenda sopra una discussione sulla politica finanziaria, da farsi nel modo più largo possibile.

Io però, per conto mio, preferirei che questa discussione si facesse in occasione del bilancio dell'entrata anche perchè quello del tesoro è iscritto prima, ed è necessario che la Camera deliberi presto su di esso, anche per riguardo all'altro ramo del Parlamento.

Se poi si aggiunge che il bilancio dell'entrata, per lo stesso suo contenuto, investe tutta l'attività finanziaria dello Stato, anche per tale riguardo pare più proprio ch'esso sia la sede per fare quella discussione sulla politica finanziaria, che, lo creda l'onorevole Bertolini, intendiamo affrettare non solo, ma svolgere ampiamente.

Il determinarne il giorno fin da oggi non è possibile; ma prendo impegno coll'onorevole Bertolini che, dal momento che sono già decise le sedute mattutine, la discussione dei vari bilanci sarà distribuita fra le sedute antimeridiane e quelle pomeridiane, per modo che la discussione sul bilancio dell'entrata possa avvenire al più presto possibile.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertolini.

BERTOLINI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro del tesoro e lo ringrazio.

PRESIDENTE. Rimane inteso che in occasione della discussione del bilancio dell'entrata si discuterà la politica finanziaria.

Faccio voti con l'onorevole Bertolini che la Camera voglia accelerare i suoi lavori. Potremmo imitare i Parlamenti esteri, i quali tengono delle sedute di 10 o 12 ore.

La seduta termina alle ore 18.50.

Ordine del giorno per la seduta di domani:

Alle ore 14.

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

Discussione dei disegni di legge:

3. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1906-907 (285, 285-bis).
4. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1906-907 (287, 287-bis, 287-ter).
5. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1906-907 (288, 288-bis).
6. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi, per l'esercizio finanziario 1906-907 (286, 286-bis).
7. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1906-907 (279).
8. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri, per l'esercizio finanziario 1906-907 (282, 282-bis, 282-ter).
9. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1906-907 (278).
10. Assestamento degli stati di previsione dell'Entrata e della Spesa del Fondo per l'Emigrazione per l'esercizio finanziario 1905-906 (388).
11. Stati di previsione dell'Entrata e della Spesa del Fondo per l'Emigrazione per l'esercizio finanziario 1906-907 (389).
12. Sui professori straordinari delle regie Università ed altri istituti superiori universitari nominati anteriormente alla legge 12 giugno 1904, n. 253 (217).
13. Sull'esercizio della professione d'ingegnere, di architetto e di perito agrimensore (71).
14. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe (238).
15. Conferimento per titoli del diploma di direttore didattico nelle scuole elementari (249).

16. Bonifica delle cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie (124).

17. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Merzi per lesioni personali (258).

18. Rinnovazione integrale dei Consigli comunali e provinciali e modificazione dei termini per la revisione delle liste elettorali (397).

19. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Scaglione pel delitto previsto dall'articolo 105 della legge elettorale politica (275).

20. Modificazioni nelle competenze del personale delle scuole secondarie governative all'estero (346).

21. Spese straordinarie militari per l'esercizio 1906-907 (314).

22. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Vetroni (*per ingiurie*) (412).

23. Conversione in legge e proroga dei Regi Decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, nn. 249, 369 e 378; 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, nn. 429, 569 e 636, per la riduzione di tariffe ferroviarie (391).

24. Personale civile dei depositi di allevamento cavalli (417).

25. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Michetti (*per ingiurie*) (404).

26. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida (*per diffamazione*) (470).

27. Convalidazione del Regio Decreto n. 606, in data 30 ottobre 1904, portante modificazioni al repertorio per l'applicazione della tariffa dei dazi doganali (73).

28. Autorizzazione di una maggiore assegnazione di lire 1,700,000 sul bilancio della marina, per l'esercizio finanziario 1906-907, per la spedizione militare in Cina (341).

29. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal Tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Enrico Ferri per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa (471).

30. Conversione in governative, istituzione e ripristinamento di scuole medie (307).

31. Aggregazione del comune di Guardialfiera al mandamento di Casacalenda (474).

32. Aggregazione del Comune di Vidracco al mandamento di Castellammonte (500).

33. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Di Trabia per contravvenzione alla legge sugli infortuni del lavoro (366).

34. Modificazioni agli stipendi ed all'organico del personale della giustizia militare (437).

35. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Enrico Ferri per ingiurie (475).

36. Modificazioni alla legge sull'ordinamento del Regio Esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra (personale degli stabilimenti militari di pena e dei depositi di allevamento cavalli) (438).

37. Convalidazione del Regio Decreto del 4 marzo 1906, n. 54, portante modificazioni al Repertorio e alle disposizioni preliminari della tariffa generale dei dazi doganali (382).

38. Approvazione della convenzione per la proroga per un anno, a decorrere dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane da parte dello Stato (508).

39. Modificazioni alla legge 26 gennaio 1902, n. 9, sulle associazioni o imprese toninarie o di ripartizione (449).

40. Istituzione di un Acquario nell'Isola dei Ciclopi (395).

41. Modificazioni alle leggi sulla Cassa Nazionale di previdenza per la invalidità e la vecchiaia degli operai (384, 385).

42. Tombola telegrafica a favore dell'erigendo Ospedale di Lecce (511).

43. Mutualità scolastiche (244).

44. Disposizioni circa il collocamento a riposo degli assistenti del Genio navale (505).

45. Modificazioni alla legge 25 dicembre 1904, n. 688 — Provvedimenti relativi al miglioramento degli stipendi degli ufficiali inferiori e subalterni della regia marina (506).

46. Aumento di lire 30,000 alla spesa del personale già assunto in qualità di operai addetti ai Monumenti, Musei, Gallerie, e scavi di antichità di Roma (*Urgenza*) (491).

47. Separazione delle frazioni di Mercatino, Perticara, Secchiano, Uffogliano, Torricella e Sartiano dalla frazione di Talamello in provincia di Pesaro e costituzione di due comuni autonomi (399).

48. Contributo del Tesoro alla Congregazione di carità di Roma (451).

Seguito della discussione sui disegni di legge:

49. Riordinamento ed affitto delle Regie Terme di Montecatini (394).

50. Conversione in legge del Regio Decreto 31 dicembre 1905, n. 632, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio, gratuito od a prezzo ridotto, per talune categorie di persone, sulle ferrovie dello Stato (350).

Discussione dei disegni di legge:

51. Condizioni pel pagamento dei sussidi di cui godono alcuni comuni dell' Umbria a vantaggio delle loro scuole medie (504).

52. Trasferimento della sede della pre-

tura del mandamento da Staiti a Brancaleone Marina (125).

53. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Ravaschieri per lesioni colpose (520).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia

Roma, 1906 — Tip. della Camera dei Deputati.