

CCCLXVIII.

2^a TORNATA DI SABATO 1^o GIUGNO 1907

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GORIO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Disegno di legge (Presentazione):

Proroga del termine per il piano di risanamento della città di Bologna (GIOLITTI). 15105

Interrogazioni:

Provvedimenti per ristagno delle acque (altipiano di Santa Chiara):

DARI (*sottosegretario di Stato*) 15074

DE AMICIS 15074

Ufficiali in congedo (facilitazioni di viaggio):

AUBRY (*sottosegretario di Stato*) 15075

COMPANS 15075

VALLERIS (*sottosegretario di Stato*) 15074

Riparto dei consiglieri della provincia di Roma:

BARZILAI 15076

FACTA (*sottosegretario di Stato*) 15076

Personale salariato degli ospedali e manicomii:

BARZILAI 15077

FACTA (*sottosegretario di Stato*) 15076

Vacanze nel distretto giudiziario di Casale:

BATTAGLIERI 15078

POZZO (*sottosegretario di Stato*) 15077

Assistenti farmacisti:

FACTA (*sottosegretario di Stato*) 15078

SCELLINGO 15079

Piroscafi della Navigazione generale nel porto di Tripoli (ritardi):

BERTETTI (*sottosegretario di Stato*) 15079

DE FELICE-GIUFFRIDA 15080

Ordinamento ferroviario (Seguito della discussione del disegno di legge). 15080ABIGNÈTE (*relatore*) 15097

ALESSIO 15115

CARCANO (*ministro*) 15085-86-116-17-18-19-24

CAVAGNARI 15107

CRESPI (*della Commissione*) 15087-88-106DANEO (*relatore*) 15092-110-114-24

DE NAVA 15085 90-98

GIANTURCO (*ministro*) 15083-86-95-100-05-08-09-10

10010-13-21-22-23

GRAFFAGNI 15111-15

LUCIFERO ALFONSO Pag. 15100-01-18

MARESCALCHI 15102

PANIÈ 15122-23-26

PANTANO 15080-90-92-95-97-98-121-22-25

PESCETTI 15085-87-88-92-100-04-08-18-24

PRESIDENTE 15088-89-98

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari (PANTANO, GIANTURCO) 15125-26

Relazioni (Presentazione):

Scuola d'applicazione per gl'ingegneri di Palermo (sezione industriale) (DI STEFANO). 15105

Consorzi antifillosserici (OTTAVI) 15094

La seduta incomincia alle ore 14.5.

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

PRESIDENTE. Gli onorevoli Goglio e Cornaggia hanno chiesto un congedo di giorni 8, per motivi di famiglia.

*(Sono conceduti).***Interrogazioni.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Le prime due, degli onorevoli Brandolin e Papadopoli, rimangono nell'ordine del giorno, secondo gli accordi presi ieri, in attesa che il sottosegretario di Stato dell'agricoltura sia in grado di rispondere.

Non essendo presente l'onorevole Nitti, si considera ritirata la interrogazione, da lui rivolta al ministro [della marina, « per sapere se abbia notizia di una sentenza della

seconda sezione del Tribunale di Napoli, pubblicata nella udienza del 26 aprile 1907, e se creda fare in guisa che i fatti, di cui si parla nella sentenza stessa, non più si verificano in avvenire ».

L'onorevole De Amicis interroga il ministro dei lavori pubblici « per conoscere se intenda ed in che modo provvedere per eliminare i gravi danni che si verificano nell'altipiano di Santa Chiara, fra le stazioni di Palena e Rivisondoli-Pescocostanzo, pel ristagno delle acque ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È esatto che ogni anno, specialmente nel periodo dello scioglimento delle nevi, si verificano danni nel tratto di cui è parola in questa interrogazione; ma per gli effetti del servizio ferroviario, l'Amministrazione di Stato provvede; in riguardo poi alle proprietà private, ho già disposto indagini per verificare se e fino a qual punto l'Amministrazione possa ingerirsi dei danni lamentati dall'onorevole De Amicis.

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

DE AMICIS. Comprendo che l'onorevole sottosegretario di Stato oggi non poteva darmi risposta diversa di quella che mi ha data, ma confido che vorrà fare subito provvedere; perchè sta in fatti che l'altipiano nominato Quarto di Santa Chiara, mentre prima costituiva una prateria ridente di circa 9 chilometri di lunghezza e 5 di larghezza, oggi è divenuto un luogo palustre pel ristagno di acque. Tutto il raccolto del fieno ogni anno è perduto, perchè lo scioglimento delle nevi dai monti circostanti fa di quella pianura un lago. La costruzione della ferrovia pare che abbia ostruito gli scoli naturali che prima esistevano, tanto è vero che nel punto denominato Galleria dell'Inghiottoio, dove prima le acque venivano inghiottite, ora restano stagnanti sino al mese di giugno, e per conseguenza si perde ogni prodotto.

Ho fiducia che l'onorevole ministro vorrà dare le disposizioni opportune per far ri-muovere l'inconveniente, sia per garantire la ferrovia, sia per restituire all'agricoltura circa 2,000 ettari di terreno.

PRESIDENTE. Così è esaurita questa interrogazione.

Segue l'interrogazione con la quale l'onorevole Compans invita i ministri della guerra e della mariniera « a provocare un

provvedimento, che accordi agli ufficiali in congedo le maggiori facilitazioni nei viaggi in ferrovia e sui piroscafi sovvenzionati dallo Stato ».

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

VALLERIS, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Da molti anni il Ministero della guerra si è interessato per avere dall'amministrazione ferroviaria delle facilitazioni di viaggio per gli ufficiali pensionati.

Fin dal 1838 iniziò pratiche con le Società ferroviarie esercenti le tre grandi reti del Regno, chiedendo per i viaggi di questi ufficiali l'applicazione della tariffa militare, ma nulla poté ottenere; la domanda fu poi ripetuta alle Società stesse durante le trattative del 1891 per la revisione delle Convenzioni vigenti per i trasporti militari sulle ferrovie.

Riunitasi poi la Commissione Reale per lo studio dei provvedimenti da prendersi allo scadere del primo periodo dell'esercizio delle dette Società, il Ministero non mancò di raccomandarle la concessione degli ufficiali pensionati e di chiedere che per essi si proponesse la concessione di almeno qualche viaggio annuo a *tariffa militare*: ma anche la Commissione Reale emise nelle sue relazioni parere sfavorevole.

Ciò nonostante, l'Amministrazione della guerra insistette presso il Ministero dei lavori pubblici perchè, nel nuovo assetto dell'azienda ferroviaria, tenesse conto delle aspirazioni degli ufficiali pensionati, ed in una nuova memoria presentatagli nel marzo del 1905, ripeté quella domanda.

Sembrò che, per quanto in misura modesta, si fosse finalmente raggiunto l'intento, poichè nel giugno 1905 il Ministero dei lavori pubblici presentava uno schema di regolamento in cui, fra l'altro, era stabilita la concessione di un viaggio annuo « a tariffa differenziale » per tutti gli ufficiali e gli impiegati in pensione. Ma il progetto di questo regolamento fu subito ritirato e la disposizione in favore degli ufficiali pensionati non fu più riprodotta nell'altro regolamento, che venne approvato con regio decreto del 31 dicembre 1905.

Il Ministero della guerra non ha mancato di continuare ad insistere, perchè qualche cosa fosse fatto in favore dei suddetti ufficiali, ed il Ministero dei lavori pubblici ha promesso di tener presente questi desideri nel riordinare le concessioni speciali approvate con la legge del 29 dicembre 1901, n. 562.

Io nutro quindi fiducia che questi favorevoli intendimenti, mercè l'autorevole interessamento del collega Dari, potranno essere prossimamente attuati.

Per i trasporti sul mare, la riduzione delle tariffe per i viaggi degli ufficiali pensionati è già stata fatta da tempo, cioè, per i viaggi sui piroscafi della « Navigazione Generale Italiana », con la convenzione del 6 dicembre 1899, e per i viaggi sui piroscafi della « Società Napoletana di Navigazione a Vapore », con la convenzione del 3 settembre 1903.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la marina.

AUBRY, sottosegretario di Stato per la marina. A quanto ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra io non posso aggiungere altro se non che il Ministero della marina ha sempre tenuto presente e si è associato a tutte le proposte ed alle insistenze che il Ministero della guerra fece qui a favore degli ufficiali pensionati; e debbo dire che ogni altro passo che sarà fatto in tal senso sarà simpaticamente accolto dal Ministero della marina; pur tuttavia debbo assolutamente dichiarare che non abbiamo nessuna intenzione di provocare provvedimenti nel senso indicato dall'onorevole interrogante.

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

COMPANS. La mia odierna interrogazione è fra quelle che costituiscono, dirò così, una serie di argomenti, che andrò successivamente svolgendo prima della discussione sul bilancio della guerra, nello intento di richiamare sulle diverse questioni l'attenzione del ministro, in guisa da preparare quelle migliori soluzioni rispondenti all'interesse dell'esercito.

La ragione del provvedimento da me invocato è evidente, equa, opportuna. Gli ufficiali dell'esercito e della marina, per effetto delle leggi vigenti, collocati in congedo (con pensione, o senza), trovansi in una condizione ben diversa da quella di tutti gli impiegati civili, quando volontariamente si dimettono dall'impiego, o quando liquidano la propria pensione. Infatti, tanto gli uni che gli altri rimangono sciolti da qualsiasi obbligo o soggezione morale e materiale verso lo Stato, e quindi possono a loro talento, con tutta libertà, regolare i loro atti, la loro condotta. Al contrario gli ufficiali, sia che lascino (come gli impie-

gati civili) volontariamente il servizio militare, sia che di autorità o di diritto vengano pensionati od iscritti nelle diverse categorie di congedo, come del resto lo indica chiaramente la stessa parola, rimangono nei ruoli dell'esercito, e in quelle posizioni fino a tarda età, ineluttabilmente, talvolta contro la propria volontà o desiderio, rimangono a disposizione dello Stato con non pochi nè lievi obblighi, di eventuali chiamate per servizio, costretti inoltre ad essere sempre provveduti della divisa del proprio grado, ecc., senza che per ciò venga ad essi corrisposta indennità alcuna. Ma v'ha di più: buon numero di ufficiali pensionati, ed in congedo, fino dal tempo di pace vengono assegnati a comandi, uffici o riparti presso i quali devono prestare l'opera loro in caso di mobilitazione o di guerra.

Da ciò apparisce evidente che l'ufficiale, anche dopo liquidata la pensione, a differenza degli impiegati civili, rimane sempre vincolato da doveri verso lo Stato senza corrispettivo alcuno; vincolo questo che costituisce una vera e propria limitazione di libertà, e si risolve in un onere di cui nessun'altra classe di impiegati dimissionari o di pensionati trovasi gravata. Per conseguenza, di fronte al fatto, che tutte le diverse categorie degli ufficiali in congedo, per supreme esigenze di servizio determinate dalla difesa del paese, devono, anche fuori delle file dell'esercito attivo, sottostare a molteplici oneri che limitano la loro libertà, così pare equo che ad essi sieno, almeno come lieve compenso, a questa loro forzata condizione eccezionale, accordate speciali facilitazioni ferroviarie sui piroscafi percorrenti le linee sovvenzionate dallo Stato.

Della risposta avuta dall'onorevole sottosegretario di Stato alla marina non posso dichiararmi soddisfatto.

Il dire che si limita soltanto a veder simpaticamente accolte dal suo collega della guerra tali istanze, ma che non crede di farsi iniziatore dei provvedimenti invocati, corrisponde a dir nulla, o a dir troppo. L'indifferenza del ministro sulle condizioni di vita o sulle aspirazioni legittime degli ufficiali che già appartennero all'armata ed ora trovansi in congedo, si persuada, non contribuirà a sollevare il loro morale, nè a rinsaldare i loro sentimenti di fiducia su quei superiori più elevati in grado ai quali è affidata l'alta missione di proteggere i loro dipendenti e tutelarne le sorti. Ma

detto ciò, null'altro aggiungerò per non varcare i limiti ristretti di una interrogazione, tanto più che, come dissi, a me bastava oggi l'accento preliminare dell'argomento, riservandomi di trattarlo nella prossima discussione del bilancio della guerra, ove troverà più adatta sede.

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Barzilai al ministro dell'interno « sull'assegnazione dei consiglieri alla provincia di Roma, reclamata dalla legge in base ai risultati dell'ultimo censimento ».

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

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. In seguito all'aumento della popolazione verificatosi nella città di Roma, il riparto dei consiglieri della provincia per mandamenti non è più in relazione con la somma della popolazione stessa. E ciò perchè l'aliquota viene ad esser variata appunto da questo aumento di popolazione.

Volendosi provvedere esattamente in conformità delle mutate condizioni, si dovrebbe venire ad una assegnazione di altri sei consiglieri alla città di Roma, in aumento ai sedici che attualmente compongono il numero dei consiglieri provinciali. Ciò porterebbe pure l'aumento di un consigliere al mandamento di Tivoli: ma ne verrebbe la perdita di un consigliere per il mandamento di Viterbo e la perdita dei rispettivi consiglieri per i mandamenti di Palombara Sabina, Valmontone, Vallecorsa Paliano, Cori e San Vito Romano. Ora, mentre da una parte ha perfettamente ragione la città di Roma di reclamare l'aumento di questi consiglieri, dall'altra pare meno opportuno procedere ad un mutamento che priverebbe questi mandamenti dei loro consiglieri.

Imperocchè è cosa naturale ed umana che questi mandamenti, che da lunghissimo tempo hanno i loro consiglieri mandamentali, vedendosi ad un tratto privati della loro rappresentanza, se ne dorrebbero certamente.

Occorre quindi tentare di conciliare le due cose. E per questo difatti venne escogitato un sistema (poichè altre città si trovano nelle stesse condizioni di Roma), per il quale si aumenterebbe il numero dei consiglieri provinciali per tutte le città che si trovano nelle stesse condizioni in cui si troverebbe Roma.

Ed io posso assicurare l'onorevole interrogante, che il relativo progetto è allo stato

di studio, ma quanto prima sarà sottoposto all'esame del ministro dell'interno, e poi presentato alla Camera. In questo modo, si saranno conciliati gli interessi delle città che hanno diritto ad un maggiore aumento della loro legittima rappresentanza.

Spero che l'onorevole Barzilai sarà soddisfatto delle mie dichiarazioni, dalle quali risulta che saranno conciliati gli interessi di tutte le città ed anche di Roma.

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

BARZILAI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, riguardo alla questione che la città di Roma a mezzo del suo Consiglio comunale ha sollevato già da dodici anni.

Sul modo d'interpretare la disposizione di legge vigente, non vi è dissenso, e noi non pretendiamo che i mandamenti siano spossessati dei loro rappresentanti, ma teniamo a che la città di Roma sia reintegrata nella legittima rappresentanza sua; tanto più che essa ha l'obbligo di pagare i cinque ottavi della sovraimposta.

Quindi io mi auguro che, poichè si vuole risolvere la questione aumentando il numero dei rappresentanti, il relativo disegno di legge giunga subito a riparare la ingiustizia evidente che Roma subisce.

PRESIDENTE. Viene ora l'altra interrogazione dall'onorevole Barzilai rivolta al ministro dell'interno « per sapere se intenda regolare con norme di carattere generale le condizioni di ammissione, di lavoro, di disciplina, di retribuzione del personale salariato degli ospedali e manicomi ».

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

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. La questione accennata in questa interrogazione dall'onorevole Barzilai è molto complessa poichè, mentre per la legislazione vigente sembra non sia assolutamente possibile poter venire alla fusione delle norme di carattere generale circa le condizioni di ammissione, di lavoro, di disciplina e di retribuzione del personale dei vari Istituti ospitalieri, perchè variano moltissimo le condizioni stesse in ragione delle varie località, dall'altra parte bisogna pur riconoscere che sarebbe grandemente necessario con un unico concetto direttivo trasformare quelle disposizioni che di trasformazione potrebbero essere più suscettibili per giungere alla unificazione almeno delle norme generali.

Del resto il problema, onorevole Barzilai, già è stato studiato ed anche presentemente si sta studiando con maggiore intensità, avendo i fatti avvenuti specialmente nelle grandi città in questi ultimi tempi dimostrato come, se vi sono delle regole che potrebbero ridursi ad una certa unità per i diversi istituti ospitalieri (come l'orario di lavoro, le mercedi, le condizioni di ammissione, ecc.), d'altra parte vi sono istituti in condizioni tanto particolari che non si potrebbero assoggettare ad una troppo rigida unificazione rispetto alle norme con cui si reggono.

Ad ogni modo il Governo riconosce che questa questione è della più alta importanza; e, profittando degli studi già esistenti e di quelli ulteriori che potremo approfondire, vedremo in un prossimo avvenire di indirizzare, o per via legislativa o per altra via, ad unità di concetto tutte le norme di carattere generale ora vigenti negli istituti ospitalieri, e vedremo anche di fare a questo scopo dei ritocchi ai regolamenti che per alcuni istituti siano imposti da condizioni speciali.

Ormai la questione è matura: la modificazione di tante norme generali si impone per gli istituti ospitalieri e noi non mancheremo di dirigere a questo fine l'opera nostra, sperando di avere in questa anche i lumi dell'onorevole Barzilai per il giorno in cui tutta la questione si dovrà discutere particolareggiatamente. (*Benissimo!*)

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

BARZILAI. Io mi dichiaro soddisfatto della risposta avuta dall'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, perchè egli riconosce che la questione è ormai matura e che la codificazione della norme riguardanti l'ammissione del personale, l'orario di lavoro, la disciplina e la retribuzione del personale stesso negli istituti ospitalieri si impone, trattandosi di una delle più delicate funzioni pubbliche.

Non è il caso, in sede di interrogazione, di fermarci sopra i particolari della questione.

Io prego soltanto l'onorevole Facta, nel lungo periodo delle vacanze estive, di voler prendere conto di un progetto-regolamento tipo, preparato dalla Federazione infermieri e concordato con le più alte competenze sanitarie dello Stato, progetto nel quale sono fissate alcune delle norme che meriterebbero l'onore di essere considerate in un disegno di legge.

Così io spero che alla ripresa dei lavori

parlamentari noi potremo discutere tutto questo importante argomento sopra il progetto concreto che il Governo vorrà presentare.

PRESIDENTE. Passeremo ora all'interrogazione dell'onorevole Battaglieri al ministro di grazia e giustizia «onde conoscere se non creda opportuno di provvedere sollecitamente alla occupazione dei posti di pretore e del personale di cancelleria, attualmente vacanti nel distretto della Corte d'appello di Casale, e specialmente nel distretto di quel tribunale».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Dopo le informazioni, che darò all'onorevole Battaglieri, egli riconoscerà che, se la sua interrogazione era giustificata alcuni giorni or sono, e, fino ad un certo punto, stamane ancora, non lo è più in questo momento in cui ho l'onore di rispondergli.

L'onorevole Battaglieri lamentava che si lasciano scoperti alcuni posti di pretore e del personale di cancelleria nel distretto della Corte d'appello di Casale e specialmente di quel tribunale.

Infatti erano vacanti ben nove preture; ma con decreto del 30 maggio testè scorso, tre sedi sono state coperte: Carpeneto, Cabbiano e Occimiano, e pochi giorni prima già era stata coperta Pontestura; cosicchè oggi non rimangono vacanti che cinque preture: Godiasco, Mombello, Ovada, Santa Maria della Versa e Varzi.

Secondo la legge Ronchetti, sono 150 i posti di pretore che debbono permanentemente lasciarsi vacanti: facendo le debite proporzioni, l'onorevole Battaglieri non può più oggi lamentarsi per le vacanze che ancora si hanno di cinque sopra settantadue preture nel distretto della Corte di appello di Casale.

Con decreto odierno venne richiamato al suo ufficio il cancelliere del tribunale di Novi Ligure, applicato alla Corte di appello di Brescia, e fu provveduto altresì per la nomina del cancelliere del tribunale di Vigevano.

Il titolare del tribunale di Novi Ligure si trovava, come ho detto, applicato alla Corte d'appello di Brescia, e a questo proposito mi permetto di richiamare l'attenzione e, dirò anche, la cooperazione dei colleghi, affinchè sia posto argine alle applicazioni, a questa o a quella sede, non

sempre determinate da esigenze di servizio. (*Approvazioni*).

Con decreti di pochi giorni or sono è stato pure provveduto alle cancellerie delle preture di Gabiano e Sezzè.

Non resta più a provvedersi che al posto di cancelliere del tribunale di Robbio, il cui titolare, pure applicato altrove, non si potè richiamare al suo proprio ufficio, perchè si trova sottoposto ad un procedimento penale.

Restano vacanti ancora alcuni posti di alunno, ma l'onorevole Battaglieri ben sa come siano stati indetti e siano seguiti testè gli esami di concorso per nuovi alunni; solo da qualche giorno è stata approvata la relativa graduatoria.

Allorquando si dovranno assegnare gli alunni vincitori del concorso, non sarà certo dimenticato nella distribuzione, che equamente deve farsi, il distretto della Corte di appello di Casale. L'onorevole Battaglieri vorrà, spero, dichiararsi soddisfatto dei provvedimenti che furono presi e di quelli che mi riservo di prendere.

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

BATTAGLIERI. Non solo mi dichiaro soddisfatto, ma colgo questa occasione per dar lode al sottosegretario di Stato il quale ha preso i provvedimenti urgenti che mi ha esposti. Nello stesso tempo mi consenta che io mi compiaccia un po' anche meco stesso se la modesta mia interrogazione ha avuto per risultato che questi provvedimenti si prendessero. L'onorevole sottosegretario di Stato sa quali sono le ragioni che più specialmente avevano cagionato le vacanze di posti di pretore e di funzionari di cancelleria troppo a lungo durate con danno dell'Amministrazione della giustizia. Ed io vorrei soltanto ricordargli che il distretto della Corte di appello di Casale, pur non contando che settanta preture, ne ebbe per molto tempo ben nove prive di titolare, come il distretto della Corte di appello di Torino, il quale conta invece centoquarantasette sedi di pretura.

Prendo atto e ringrazio delle disposizioni date per l'occupazione di alcune sedi e mi auguro che siano fra breve occupate anche le altre tuttora vacanti.

Mi permetto poi di fare una raccomandazione, per quanto riguarda il personale di cancelleria. Io consento nell'avviso espresso dal sottosegretario di Stato che, cioè, sia

conveniente il distrarre meno che sia possibile, mediante applicazione, dai loro uffici i funzionari. Ora, poichè, per le promozioni avvenute a vice cancellieri degli alunni eleggibili, questi sono ridotti nel distretto della Corte d'appello di Casale da cinquantasei a diciassette, sono così venuti a mancare giovani funzionari coi quali si poteva in qualche modo supplire alle deficienze numeriche dei cancellieri.

Se pertanto vi sono applicazioni che debbano per esigenze di servizio essere mantenute, raccomando che pei funzionari applicati si lascino vacanti posti in altri distretti di tribunali e di Corti ove già il personale sia più numeroso, per modo che dalle applicazioni conservate non derivi un danno al funzionamento degli uffici di cancelleria.

PRESIDENTE. Viene ora la interrogazione degli onorevoli Scellino e Santini al ministro dell'interno « per sapere se sia vero che intenda concedere una nuova sessione di esami per gli assistenti farmacisti ».

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

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. La legge 22 dicembre 1888 stabilisce che nessuno può esercitare la professione di medico chirurgo, veterinario, farmacista, ecc., se non sia maggiore di età ed abbia conseguito la laurea, o il diploma di abilitazione in una Università o istituto, o scuola superiore, ecc.

Allorquando venne questa legge si verificò il fatto che moltissimi, cosiddetti assistenti farmacisti, i quali avevano avuto un'autorizzazione precedente, avrebbero dovuto, in base alla legge stessa, cessare immediatamente dall'esercizio professionale; ed allora, per un sentimento di riguardo verso queste persone, taluna delle quali, per la tarda età, non avrebbe potuto trovare occupazione altrove, questi assistenti farmacisti, che avevano esercitato per un determinato periodo di tempo vennero autorizzati a dare un esame pratico in base al quale sarebbero stati abilitati a continuare l'esercizio della professione.

Così, di concessione in concessione, si venne al 1894; ma giunti a quell'anno, parve che la cosa bastasse; perchè se così si era provveduto alla condizione di tutte quelle persone che antecedentemente erano in condizione da non poter provvedere diversamente al loro sostentamento, dopo il diffidamento solenne avvenuto con la legge del 1888, cessava la ragione di dare queste autorizzazioni.

Ed allora nel 1900 venne una circolare del Ministero dell'interno la quale diceva così: « Dichiaro recisamente ai prefetti essere fermo proposito di non accordare più le invocate concessioni, perchè le disposizioni della legge sanitaria non consentono che simile desiderio possa essere soddisfatto ».

Ora mi domandano gli onorevoli Scellino e Santini se sia vera la notizia, che ha prodotto qualche agitazione, che si voglia dare una nuova autorizzazione per questi esami pratici. Ora io dichiaro che questo assolutamente non è, non solo perchè occorrerebbe una legge, perchè il regolamento non dà più questa facoltà, ma perchè la farmacia è diventata una vera scienza, che ha tutto il diritto a quelle garanzie di dignità e di cognizioni che sono indispensabili all'esercizio di una professione.

Giustamente i farmacisti dicono che, quando si richiede che determinate persone facciano corsi di studi e sopportino notevoli spese e i disagi di un lungo corso per avere un diploma, che è la proclamazione delle loro attitudini a questo esercizio, non è ammissibile che possa qualunque persona, soltanto per una pratica molte volte più empirica che scientifica, venire a esercitare ad essi la concorrenza.

Quindi io dichiaro solennemente agli onorevoli interroganti, anche perchè questo tronchi ogni agitazione, che assolutamente non è intenzione del Governo di accordare questa nuova concessione. (*Bene!*)

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

SCELLINGO. Dopo l'esauriente risposta del sottosegretario di Stato, non mi resta che ringraziarlo e dichiararmi soddisfatto. La mia interrogazione è stata però opportuna, perchè ha procurato una esplicita dichiarazione del sottosegretario di Stato, la quale calmerà quella agitazione che si era suscitata in questi giorni fra gli studenti di chimica e farmacia e gli esercenti la farmacia.

Di questa agitazione si era occupata anche l'associazione dei farmacisti ospitalieri e l'associazione chimico-farmaceutica meridionale, avendo udito dire che il Ministero si disponeva a concedere una nuova sessione di esame. Ma adesso non è più il caso di dubbi dopo le dichiarazioni del sottosegretario.

Chi conosce quali discipline regolano l'esercizio della farmacia, comprenderà come, anche per il semplice dubbio, fosse giustificata l'agitazione di questi studenti, i quali

tutti sanno quanto debbano sacrificarsi per ottenere il diploma e a quale modesto avvenire siano destinati.

Intanto è da notare che, dopo la legge, continuò l'abuso dell'esercizio della farmacia da parte di quelli che non hanno diploma. Difatti si trovano tabaccai e commercianti di ogni genere che spacciano medicinali di ogni sorta. Quindi sarebbe opportuna una maggiore sorveglianza per impedire questo esercizio abusivo.

Mi auguro che il Ministero, non solo non penserà mai più a concedere questo piccolo diploma, detto patentino, ma sorveglierà anche perchè cessi lo smercio abusivo dei medicinali.

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole De Felice-Giuffrida al ministro delle poste e dei telegrafi « sui frequenti ritardi dei piroscafi della Navigazione Generale, in arrivo nel porto di Tripoli, con grave danno del commercio italiano ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi.

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi.* Riesce a me molto malagevole formarmi un concetto preciso della consistenza di questa interrogazione.

L'onorevole De Felice lamenta che ci siano frequenti ritardi nei viaggi dei piroscafi della Navigazione Generale Italiana, e che tali ritardi rechino grave danno al commercio.

Permetta che gli dica che, se ci fosse qualche lagnanza specifica, e che si potesse assodare la responsabilità della Navigazione Generale, noi faremmo senz'altro il nostro dovere, che è quello di far rispettare i patti delle convenzioni postali marittime, applicando, se nel caso, le opportune multe. L'onorevole De Felice si lagna di « frequenti ritardi ». Gli faccio osservare che noi, per mezzo delle relazioni, che ci pervengono dalle autorità portuali e consolari, sappiamo quali sono i ritardi che hanno subito nell'inverno scorso i piroscafi della Navigazione Generale, che compiono quei viaggi.

Mi pare che l'onorevole interrogante accenni ai piroscafi delle linee in arrivo al porto di Tripoli, che toccano Catania. Non tutte queste tre linee (diciassettesima, diciannovesima e ventesima) toccano però Catania, ma passano tutte per Tripoli.

Noi conosciamo la durata di ogni ritardo e quanti sono stati i ritardi. Sappiamo quindi che la percentuale di essi è piccolissima, e

sappiamo che questi ritardi sono dovuti uno ad avaria, un altro allo sciopero, gli altri tutti a cattivo tempo durante la traversata.

Non conosciamo ritardo, che sia dovuto a negligenza del capitano nella navigazione.

Se queste informazioni non sono esatte, voglia aver la bontà l'onorevole De Felice di darmene delle migliori e noi provvederemo secondo il nostro dovere.

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

DE FELICE-GIUFFRIDA. Sono dolente di non potermi dichiarare soddisfatto per la ragione semplicissima che l'onorevole sottosegretario di Stato che sa tutto, ignora quello, che gli dissi io.

Quando io presentai la mia interrogazione, esposi all'onorevole ministro delle poste il fatto, che mi aveva determinato a presentarla e, se non erro, parlai anche di questo fatto allo stesso onorevole sottosegretario di Stato; egli non può dunque ignorare precisamente ciò che io gli ho riferito.

Io ho ricevuto pochi giorni fa una lettera di un commerciante catanese, il quale dice: « Sono venuto a Tripoli per studiare a mio rischio e spese il commercio di queste contrade e mi sono persuaso che molto vi sarebbe da fare per l'Italia se non contropesasse ad ogni sforzo l'andamento dei servizi italiani ». E prosegue dicendo che egli aveva predisposto un carico rilevante per l'Italia ma che il *Po* arrivò con grande ritardo e il capitano ricusò il carico, dicendo di dover partire immediatamente per trovare la coincidenza a Malta, e che, soltanto dopo molte preghiere, ottenne di portare a bordo una parte del carico.

Arrivò successivamente il *Marco Minghetti*, ma con dodici ore di ritardo. Tutta la merce che doveva essere caricata per l'Italia era già sulle barcacce pronte ad essere imbarcata, ma il capitano disse che non aveva tempo da perdere e non caricò la merce.

Ora io so che il Governo italiano e l'Assemblea nazionale amano che il commercio italiano si espanda e conquisti i mercati esteri; ma come è possibile conquistare questi mercati se i servizi della Navigazione generale e gli altri servizi sussidiari procedono così male?

Ora, che ho pubblicamente indicato i fatti dai quali è stata mossa a la mia inter-

rogazione, mi auguro che il ministro vorrà disporre che i servizi di navigazione siano compiuti con quella regolarità che è necessaria al commercio.

Altra volta richiamai l'attenzione del Governo sopra un altro servizio, quello che da Catania per Messina trasporta merci e passeggeri in Alessandria e fu provveduto; mi auguro che si provveda anche adesso.

Seguito della discussione del disegno di legge sull'ordinamento del servizio ferroviario dello Stato.

PRESIDENTE. Essendo trascorso il tempo assegnato dal regolamento alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno il quale reca il seguito della discussione del disegno di legge: Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

Questa mattina sono stati approvati i primi due articoli del disegno di legge.

Do lettura dell'articolo terzo:

Art. 3.

L'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato, sotto l'alta direzione e la responsabilità del ministro dei lavori pubblici, ha la diretta gestione di tutti gli affari che si riferiscono all'esercizio della rete ferroviaria e del servizio di navigazione indicati nei precedenti articoli, e, nello svolgimento di queste sue funzioni, impegna il bilancio della azienda.

Con ispezioni saltuarie il ministro dei lavori pubblici e, per la parte che lo riguarda, il ministro del tesoro, si accerteranno della regolarità dei servizi e della gestione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO. L'articolo 3 del disegno di legge è quello che fissa il carattere della azienda, qualificandola autonoma sotto l'alta direzione e la responsabilità del ministro dei lavori pubblici.

Allorchè in sede di discussione generale, io, sollevando la questione delle responsabilità, chiesi dove siano in questo disegno di legge i responsabili, l'onorevole Giannurto, nel suo discorso nudrito di quella eloquenza forte e chiara che gli è propria, mi rispose: tutti e ciascuno sono singolarmente responsabili. E richiamava anzi al mio pensiero (il ricordo mi è grato) che allorchè si discusse il disegno di legge provvisorio che fu poi la legge 22 aprile 1905, essendo stata

notata la deficienza di tassative disposizioni relative alle responsabilità, egli sostenne la necessità di colmare quella lacuna nel disegno di legge definitivo e la Commissione che aveva in esame quel disegno fu felice di accogliere i suggerimenti dell'onorevole Gianturco nel formulare il relativo articolo. Ma allora, onorevole Gianturco, si trattava di affermare la responsabilità in genere degli amministratori. Ma non riguardava, nè poteva riguardare... (*Conversazioni al banco dei ministri*).

Apro una parentesi. Non sarà male di presentare alla Commissione del regolamento una proposta per inibire in modo assoluto ai deputati di accostarsi durante le discussioni al banco dei ministri interponendosi tra l'oratore e i ministri stessi. Prendo anzi impegno di presentarla io stesso. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Ha ragione.

PANTANO. E torno all'argomento. Allora si parlava di responsabilità in genere. Ma la mia domanda, invece, era questa: chi è qui veramente responsabile? L'onorevole Gianturco, nell'attribuire al ministro oltre la responsabilità statutaria (che è consacrata anche nei precedenti disegni di legge) « l'alta direzione » dell'azienda, non ha considerato di quale delicata e complessa responsabilità lo investe, e di quant'altra di scarichi contemporaneamente il Consiglio di amministrazione e il direttore generale. Perché, a furia di volere con freni e controfreni salvaguardare di più gli interessi dello Stato, si corre pericolo di perdere, fra gli ingranaggi dei complicati congegni, ogni vera e propria responsabilità. Il Consiglio di amministrazione, che, secondo il progetto di legge si erge faccia a faccia del direttore generale con poteri misti e confusi direttivi e di controllo preventivo, può trovare per conto proprio mille scappatoie.

Spettava al direttore generale di porre in rilievo la speciale condizione dei casi singoli o l'urgenza del provvedimento: al ministro di vagliare le conseguenze eventuali di una deliberazione, nella sua alta sapienza direttiva, posto giorno per giorno, al corrente di ogni deliberazione, possessore del diritto di veto anche fulmineo.

D'altra parte il direttore generale può eccipere per conto proprio che egli è semplice esecutore dei deliberati del Consiglio; deliberati ai quali non partecipa.

Il Consiglio può modificare qualunque sua proposta, che così modificata egli deve eseguire rigorosamente, spettando soltanto al ministro, col diritto di veto, la fa-

coltà di poterla sospendere, di provocarne il riesame e le modificazioni.

Di fronte a queste responsabilità del Consiglio d'amministrazione e del direttore generale, che possono riuscire in gran parte inafferrabili, che resta? Il diritto di veto? Ma in un Ministero come quello dei lavori pubblici, che assorbe completamente l'opera dell'uomo anche il più forte e geniale, avrà tempo il ministro di seguire ad ore determinate le complesse deliberazioni del Consiglio, per esercitare efficacemente questo diritto?

E allora che cosa avverrà? Io lo prevedo; vedo profilarsi fin d'ora nel Ministero dei lavori pubblici la *silhouette* d'un potere irresponsabile che sarà il vero padrone delle ferrovie italiane e che comanderà al ministro, al Consiglio di amministrazione ed al direttore generale; *silhouette* che si è già delineata sin dall'inizio dell'esercizio di Stato, che era l'avversaria dell'esercizio di Stato, quando vigevano le convenzioni, e si apparecchia ora a diventare l'arbitra della situazione. Non faccio allusione a persone, ma esclusivamente a sistemi. E badate che voi avete in mano la spada di Damocle contro il Consiglio di amministrazione e contro il direttore generale, tenendo sempre sospesa sulla loro testa la remozione, a libito del ministro e del Consiglio dei ministri. È ciò conciliabile col principio dell'autonomia, sia pur ristretta, e delle singole tassative responsabilità che dovrebbero derivarne? Vi è il controllo del Parlamento sempre vigile sugli atti del Governo!

Ma altra cosa è, onorevole Gianturco, un Governo che fa un atto d'imperio, altro, come era stato disposto nel disegno di legge anteriore, l'obbligo del Governo di non procedere a remozioni che con decreto motivato. Allora, a parte il diritto alla legittima difesa, reso chiaro ed intangibile nel funzionario colpito, sin dal primo momento, paese e Parlamento s'impossessano della questione sopra fatti precisi, e non sopra apprezzamenti quasi insindacabili che si sottraggono facilmente ad ogni serio controllo del Parlamento.

E su questo punto delicato fu lungo il dibattito in seno della Commissione che formulò il precedente disegno di legge, e vi parteciparono uomini appartenenti ai vari settori della Camera, e si fu concordi nella necessità di creare, per quanto fosse possibile, una certa condizione d'indipendenza vera e reale, di fronte al potere esecutivo, a coloro che avessero più direttamente in

mano la gestione dell'azienda. E il decreto motivato costituiva certamente una qualche garanzia contro eventuali arbitrii. Perché l'avete soppressa?

D'altra parte tutto questo complesso congegno di poteri frazionati e non bene armonizzati fra loro, togliendo la unità d'indirizzo, crea in seno all'amministrazione una ragione permanente di conflitti latenti o palesi.

Disse il ministro che un direttore generale, se abile, retto e intelligente, saprà conciliarsi la concorde cooperazione del Consiglio d'amministrazione. Ma io guardo anche il rovescio della medaglia. Anzitutto questa armonia, subordinata semplicemente all'abilità e al tatto del direttore generale, diventa di sua natura aleatoria. Ma se invece di ottenerla con la sua rettitudine e il suo tatto, il direttore generale volesse e sapesse conciliarsi la fiducia ed il predominio nella amministrazione con facili ed abili adattamenti con gli elementi predominanti nel Consiglio (tutte cose che possono sfuggire alla stessa azione indagatrice del ministro) quali conseguenze ne deriverebbero nell'interesse generale dell'azienda dello Stato e della economia nazionale?

Questo è il pericolo al quale andiamo incontro, oltre a quello degli attriti quasi inevitabili.

E non parlo dei grandi conflitti, ma di quei piccoli dissidi che spesso insidiano, amareggiano la vita quotidiana di chi è alla testa di una grande amministrazione, e che vede intorno a sè non la cooperazione seria del dipendente o del cooperatore efficace, ma l'indifferenza o le sottili contrarietà.

Immaginate voi una grande azienda industriale di Stato costretta a funzionare in mezzo a un ambiente siffatto? E non sono, ripeto, i grossi bastoni posti fra le ruote, ma i colpi di spillo, le piccole inafferrabili divergenze, le pagliuzze, quelle che bastano ad alterare il funzionamento anche del congegno il più perfetto.

È possibile immaginare un'azienda industriale così colossale, posta in balia di tutte le piccole miserie che corrodono il mondo burocratico e che costituiscono la debolezza ingenita di molte delle nostre amministrazioni pubbliche? A me sembra una grande palestra aperta per esautorare qualunque direttore generale, preparando man mano le crisi e le successioni.

Avremo in compenso un ministro che verrà, in omaggio allo Statuto, a rispon-

dere di tutto. Ma in una azienda di questo genere non basta la responsabilità politica; occorrono altre responsabilità che non possano sfuggire attraverso i colpi di maggioranza, che passano la spugna della irresponsabilità su tutti quelli che possono essere stati i danni cagionati al paese.

Onorevole Gianturco, io torno ancora, a costo di essere noioso, a dirvi che voi aprite le porte all'ingerenza parlamentare, non a quella della Commissione di vigilanza che in questo stato di cose, opportunamente modificato, può essere forse giovevole, ma a tutte le piccole continue ingerenze dei deputati sull'amministrazione, per l'inevitabile *do ut des* fra ministro e deputati.

E allora quali saranno le conseguenze? E quali i rimedii? Io non ho presentato emendamenti su questi punti capitali, perchè, convinto della impossibilità di farli passare se dissenzienti ministro e Commissione; non mi resta che far voti di vederli piegare a più miti consigli nella rigidità delle loro deduzioni.

PRESIDENTE. Onorevole Pantano, ella ripete argomenti di discussione generale.

PANTANO. Io non so se lei, studiosissimo com'è delle cose economiche, abbia messo gli occhi sugli articoli intorno a cui m'intrattengo, per vedere se le cose di cui io ho parlato siano questioni specifiche ovvero semplici argomenti di discussione generale: per me sono questioni specifiche, ma, se farà più comodo, io parlerò sopra ogni articolo. (*Oh! oh!*)

Del resto ho finito e non ho che da evocare un semplice ricordo. Allorchè ebbe luogo in questa Camera, in tempi ora lontani, il lungo e forte dibattito per l'abolizione e la trasformazione delle servitù nelle ex provincie pontificie, e stava a quel banco (*Accenna al banco dei ministri*) l'onorevole Grimaldi, io e l'onorevole Costa facemmo una campagna poderosa per tre giorni scongiurando il ministro di non voler sacrificare, sotto il peso di disposizioni unilaterali e quasi draconiane, i reliquati di quella proprietà collettiva, di quelle università agricole, che rappresentavano la tradizione storica del lavoro e la salvaguardia della proprietà comune, attraverso l'evoluzione sociale.

Non fummo fortunati, ma riuscimmo tuttavia ad ottenere, in un momento forse di stanchezza dell'onorevole Grimaldi, che rimanesse insoluto un solo punto come germe di futuri fecondi sviluppi, e dal quale più

tardi prese le mosse l'onorevole Tittoni, come relatore di un disegno di legge (*Conversazioni*) per riannodare il filo quasi spezzato delle comunanze agricole nell'ex Stato pontificio, e di quegli usi civici più largamente intesi e di cui si occupa il disegno di legge presentato dall'onorevole Cocco-Ortu alla Camera.

Ho evocato questo ricordo nella speranza che l'onorevole Gianturco, non già per stanchezza, perchè la sua fibra e la sua forte eloquenza, sono tali da fronteggiare ben altre e più nutrite opposizioni, ma per senso di misura, voglia non trincerarsi in un'assoluta rigidità di metodo, lasciando qua e là nella legge germi di possibili fecondi sviluppi per un organismo più armonico e meglio rispondente alle necessità e ai fini dell'azienda ferroviaria di Stato.

Mi è lecito sperarlo? Vi fu un tempo in cui in questa Camera, solo da questi banchi osai, con la mia e con la firma del collega Colajanni, di presentare un disegno di legge per l'inchiesta ferroviaria. Se quel disegno di legge allora non fosse stato palesemente o tacitamente avversato da gran parte di coloro che oggi sono fautori dell'esercizio di Stato, si sarebbe forse e senza forse messo a tempo il dito sulla piaga, e non saremmo oggi costretti a deplorare gli errori del passato e a vedere scaricare sugli altri le responsabilità proprie. Allora un egregio deputato, che osò sostenermi con costante proposito in seno alla Commissione, ebbe a subire, direi quasi, delle intimidazioni da parte degli uomini che erano al potere. A poco a poco mi si fece il vuoto d'intorno e rimasi isolato.

Potrò rimanere quasi isolato anche oggi, combattuto da coloro che non volevano allora l'esercizio di Stato, e che ne sono ora i nuovi apostoli; ma ora, come allora, mi resterà il conforto del dovere compiuto; la sola ricompensa degli uomini politici.

E mi resta anche la speranza di essermi ingannato nelle mie previsioni, forse troppo vive per l'interesse che porto alla soluzione di questo problema al quale ho dato tanta parte dell'anima mia.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Onorevoli colleghi, io credevo di avere a sufficienza chiarito questo punto fondamentale del disegno di legge, nella discussione generale. E bene a ragione l'onorevole Pantano diceva di non voler proporre emendamenti, perchè se io rinunziassi a questo

che è il cardine del disegno di legge, evidentemente se ne sconvolgerebbe la base fondamentale. Sicchè non è inopportuna l'osservazione dell'illustre nostro Presidente che in questo modo noi rientravamo nella discussione generale.

Già dissi all'onorevole Pantano, nella discussione generale, che le responsabilità, anzichè sfumare, come a lui sembrava, si intensificavano e si precisavano. Prima di tutto hanno la loro specifica parte di responsabilità tanto il direttore generale quanto il Consiglio generale di amministrazione: quest'ultimo, specialmente per aver male deliberato, con la esplicita dichiarazione che esenti da responsabilità fossero soltanto quei consiglieri che avessero dissentito, o non avessero preso parte al voto.

Non vi è dunque neppure la possibilità di confondere il voto di coloro che hanno risposto in senso affermativo, con il voto di coloro che avessero risposto in senso contrario, oppure fossero stati assenti.

Dunque il Consiglio risponde di aver male deliberato. Ed il direttore generale di che cosa risponde? O di non avere esattamente esposto al Consiglio lo stato della questione, poichè egli è il relatore nato del Consiglio d'amministrazione, o di avere male eseguito le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione.

Il ministro di che cosa risponde? risponde di non avere vietato, nell'ipotesi in cui avrebbe dovuto vietare, e di non aver fatto gli opportuni richiami in quei casi in cui doveva farli.

Dunque, ripeto, non si confondono le responsabilità, ma si determinano e si precisano.

Certo, ella, onorevole Pantano, ha detto cosa giusta, quando ha osservato che la responsabilità del ministro, in virtù di questo disegno di legge, cresce. Infatti il ministro, cui il progetto attribuisce l'alta direzione delle ferrovie dello Stato, evidentemente ne risponde in una forma chiara e precisa, di cui vedremo tra poco le conseguenze.

Ma l'onorevole Pantano a torto si è preoccupato che l'alta direzione apra le porte all'influenza parlamentare. Bisogna bene precisare il concetto della legge.

Cotesta frase dell'alta direzione, onorevole Pantano, come ebbi occasione di dire nella discussione generale, vuol significare che i problemi generali che si riferiscono a tutta l'azienda, e non alle particolari de-

cisioni circa questo o quell'argomento, non possono sfuggire alla decisione del ministro.

Se si debba o no introdurre il riposo festivo per i ferrovieri; se si debba o no introdurre la giornata di otto ore di lavoro; se per la politica ferroviaria di uno Stato vicino si debbano o no ribassare le tariffe, cotesti sono problemi che interessano tutta l'azienda, non possono essere lasciati all'apprezzamento del direttore generale o del Consiglio di amministrazione: sono problemi che sorpassano di gran lunga la competenza del direttore generale, sono problemi politici oltrechè economici, e nessuno negherà in questi casi il diritto ed il dovere del ministro di esaminarli e di provvedere.

D'altronde, onorevole Pantano, l'alta direzione non può essere circoscritta o riferirsi alle disposizioni particolari, come all'ampliamento o meno di una stazione, o alla costruzione o meno di un piano caricatore o d'un binario di servizio: il ministro non può metter bocca su ciò, perchè è materia riservata assolutamente alla competenza dell'autorità tecnica, preposta all'azienda.

E che questa frase, aggiungo, alta direzione non è stata da me inventata.

Il disegno di legge francese, elaborato da una Commissione che ha avuto per presidente uno dei più reputati maestri di cose ferroviarie che sia oggi in Europa, il Piquart, ha proprio adoperata quella frase nell'articolo primo: « La rete di Stato è esercitata da una direzione posta sotto l'alta autorità del ministro dei lavori pubblici ». E nella relazione sul disegno di legge è detto: c'è appena bisogno di dire che l'autonomia amministrativa non potrebbe mai andare sino a sopprimere l'autorità preminente del ministro dei lavori pubblici, il quale è responsabile davanti al Parlamento. E se vogliamo ancora esempi stranieri, troviamo che in Prussia hanno adoperato la stessa espressione usata da noi: « L'Amministrazione delle ferrovie di Stato procede sotto l'alta direzione del ministro competente ». E così presso altre nazioni si dichiara appunto che le questioni generali, cioè quelle di indirizzo generale dell'amministrazione, non possono sfuggire alla competenza del ministro. Quindi non mi pare che questa frase debba suscitare preoccupazioni gravi. Certamente, ripeto, l'alta direzione accresce ed aggrava le responsabilità del ministro.

L'onorevole Pantano ha cortesemente ricordato il mio discorso in occasione della

discussione della legge 22 aprile 1905, in cui accennavo appunto anche alla responsabilità politica: ma in questi giorni ho udito dire nella Camera che tale responsabilità il più delle volte non ha alcun contenuto.

Ecco, io prego l'onorevole Pantano di considerare che nei governi di opinione, nei governi liberi nulla c'è che pesi tanto quanto l'imponderabile, nulla che possa tanto nella vita civile e sociale del Paese quanto il sentimento della responsabilità e della rispettabilità politica; questo sentimento del proprio dovere verso il proprio partito, verso il Re e verso la Patria. (*Benissimo!*)

Quanti di noi rimarrebbero volentieri tranquillamente nella pace delle nostre case, senza assumerci gli alti doveri di questo ufficio, se non ci sostenessero in momenti difficili, dinanzi a situazioni incresciose, questi elevati concetti di doveri e di responsabilità politiche! (*Benissimo!*)

L'onorevole Pantano si è preoccupato che il progetto non riproduca l'antica disposizione relativa alla rimozione del direttore generale, ma egli ha anche preveduta la mia risposta. Il direttore generale delle ferrovie non deve essere soltanto un tecnico di gran valore (ne abbiamo l'esempio vivente nell'attuale direttore generale); egli deve essere un uomo di alta mente, capace di comprendere i problemi economici, sociali, e talvolta perfino politici del suo paese. L'onorevole Pantano comprende bene che qualunque Governo, in qualunque paese anche ricco di tecnici eminenti, non s'indurrà ad un passo così grave, se non in casi assolutamente straordinari. Ma ad ogni modo io dichiaro all'onorevole Pantano che non ho nessuna difficoltà di dire che la rimozione del direttore generale possa essere ordinata soltanto con decreto motivato: nessuna difficoltà, il che vuol dire quanto sia lontano dal Governo il pensiero di abusare, e neppure di usare di tale potestà, quando non vi siano ragioni gravissime.

L'onorevole Pantano ha parlato delle difficoltà in cui il direttore generale potrebbe trovarsi e di dissidi possibili fra lui ed il Consiglio d'amministrazione.

Guardi, onorevole Pantano, io ho già detto che dissidi non bisogna volerne, che è desiderabile che cotesti due organi della Amministrazione centrale procedano d'accordo; ma io desidero che l'accordo sia la conseguenza dell'autorità del direttore generale, non di una coercizione della legge.

Non dobbiamo noi artificiosamente volere l'accordo, dando al direttore generale una posizione preminente. La posizione preminente se la farà da sè, con l'opera sua, con lo zelo che metterà nel servizio, ma non dobbiamo creare un Consiglio di amministrazione che debba in ogni caso rispondere di sì a tutte le proposte che faccia il direttore generale.

Dobbiamo desiderare un Consiglio che, per essere ottimo, non debba essere superfluo, come avrebbe voluto l'onorevole Ferraris, ma che porti una forza cosciente in questa grande azienda e cooperi col direttore generale, pur lasciando al direttore il posto che gli compete, non per la legge, ma per le benemerienze che fosse riuscito ad acquistare.

Dopo ciò, onorevole Pantano, comprenderà che, per quanto io desideri di farle cosa grata, non posso rinunciare al testo concordato di questo disegno di legge. Se vi rinunziassi e s'introducesse nell'articolo, oltre la modificazione che già ho consentito, un'altra che ne alterasse lo spirito, tanto varrebbe che rinunziassi al disegno di legge.

Quindi debbo pregare la Camera di volere approvare l'articolo com'è, salvo ad introdurre nell'articolo 4 il solo emendamento, cioè, che il decreto debba essere motivato.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, metto ai voti l'articolo terzo. *(È approvato).*

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

Art. 4.

« All'amministrazione delle ferrovie dello Stato sono preposti un Consiglio d'amministrazione e un direttore generale.

I consiglieri d'amministrazione e il direttore generale sono nominati con decreto reale su proposta del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio dei ministri.

L'ufficio di consigliere di amministrazione è incompatibile con qualunque carica parlamentare: quello di direttore generale è incompatibile con qualunque carica parlamentare od elettiva.

Con decreto reale su proposta del ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro, sentito il Consiglio dei ministri, sono stabiliti lo stipendio e le indennità del direttore generale, e le indennità da corrispondere ai consiglieri di amministrazione ed eventualmente ai vice direttori generali e direttori aggiunti.

Il direttore generale e i consiglieri di

amministrazione non possono essere rimossi, nè sospesi dall'ufficio, altrimenti che con decreto reale su proposta del ministro dei lavori pubblici, udito il Consiglio dei ministri.

Nessuno degli amministratori può essere nello stesso tempo amministratore di altre imprese di trasporti o di società o ditte che abbiano convenzioni colle ferrovie per trasporti, somministrazioni o lavori.

A questo articolo quarto la Commissione ed il ministro si sono messi d'accordo per modificare i commi terzo e quarto nel modo seguente:

Comma terzo:

L'ufficio di direttore generale è incompatibile con qualunque carica parlamentare od elettiva.

Comma quarto:

Con decreto reale su proposta del ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro, sentito il Consiglio dei ministri, sono stabiliti lo stipendio e le indennità del direttore generale e lo stipendio e le indennità da corrispondere ai consiglieri di amministrazione ed eventualmente ai vice direttori generali e direttori aggiunti.

A questo articolo ha proposto pure due emendamenti l'onorevole Pescetti. Al secondo comma, dopo le parole: « con decreto reale », sostituire: « e su proposta del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio dei ministri, quelli non elettivi ».

Poi all'ultimo capoverso dopo la parola: « amministratore » aggiungere: « o consulente ».

L'onorevole Pescetti ha facoltà di parlare.

PESCETTI. L'emendamento da me proposto a questo articolo porta di necessità organica la discussione anche sull'emendamento dell'articolo seguente. Quindi pregherei ministro e Commissione a concordare che gli emendamenti degli articoli quarto e quinto venissero insieme discussi, perchè non si può parlare del modo di elezione dei membri del Consiglio di amministrazione, se prima non si stabilisce se i membri debbano essere o no elettivi.

DE NAVA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE NAVA. Io desidero anzitutto di fare una domanda: se, cioè, la discussione si fa intorno al disegno di legge della Commissione o a quello del Governo.

CARCANO, ministro del tesoro. In base a quello della Commissione. È concordato.

DE NAVA. Vuol dire che allora il Governo accetta tutto il disegno di legge della

Commissione, salvo gli emendamenti che sono già scritti.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. E meno qualche emendamento che potrà sorgere.

DE NAVA. Non le dispiaccia, onorevole ministro, questa mia osservazione; perchè vi sono molti articoli che hanno correlazione l'uno con l'altro. Questa era la sola ragione della mia domanda.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ha ragione.

DE NAVA. Io debbo fare una dichiarazione d'indole generale.

Io sono fra coloro che dissentono dalle linee generali del disegno di legge. Non posso quindi presentare emendamenti essenziali ed importanti, perchè Governo e Commissione non potrebbero certamente accettarli, stante che turberebbero l'economia generale della loro legge, ed io d'altra parte dovrei proporre modificazioni a quasi tutta la legge.

Ciò premesso, io intendo soltanto fare una protesta, ed una considerazione sugli inconvenienti del sistema adottato dal Governo e dalla Commissione negli articoli 4 e 5 per la composizione del Consiglio d'amministrazione.

Cominciando dall'articolo 4, e riservandomi di dire qualche parola all'articolo 5 osservo che con l'emendamento proposto ora, il comma terzo dell'articolo sarebbe sostituito, ripristinandosi il comma terzo del disegno di legge del Governo, perchè si direbbe soltanto: l'ufficio di direttore generale è incompatibile con qualunque carica parlamentare o elettiva. Sicchè sarebbe tolta qualunque incompatibilità per i componenti il Consiglio d'amministrazione.

CARCANO, *ministro del tesoro*. No, c'è nelle disposizioni generali diverse l'articolo 74-bis aggiuntivo. Anzi questa incompatibilità è estesa. Si è trasportata in fine, perchè si è estesa ai membri del Consiglio generale del traffico e delle Commissioni compartimentali.

DE NAVA. Sta bene: leggo ora l'articolo 74-bis aggiuntivo; ma resta sempre in parte la mia osservazione. Infatti, mentre per il direttore generale si sancisce la incompatibilità con qualunque carica parlamentare o elettiva, invece per i consiglieri di amministrazione si limita l'incompatibilità alla carica parlamentare.

Ora io richiamo l'attenzione del Governo e della Camera circa i gravi inconvenienti

che potrebbero derivare dalla limitazione della incompatibilità.

Se si accetterà l'articolo 5 (che io invece mi auguro sia respinto) e si introdurranno nel Consiglio di amministrazione elementi estranei alla amministrazione, in tal caso si sancisce la incompatibilità con altre cariche, poichè la presenza di consiglieri provinciali, consiglieri comunali, presidenti di Camere di commercio, i quali potrebbero essere prevenuti per gli interessi di una o di altra regione, può creare sospetti.

Forse questa considerazione dovrebbe essere una ragione di più per respingere il principio sancito dalla Commissione di chiamare membri estranei alla amministrazione dello Stato nel Consiglio di amministrazione.

Ma nel caso che si accetti il concetto della Commissione, almeno si escluda che i consiglieri di amministrazione possano avere altre cariche elettive.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Per evitare che l'onorevole Pescetti c'inondi ancora una volta con la sua abbondante eloquenza in questa discussione, mi affretto a dirgli che per conto mio, e spero anche della Commissione, non ho difficoltà di accettare il secondo dei suoi emendamenti, quello cioè, in virtù del quale sarebbero esclusi dal Consiglio di amministrazione non solo gli amministratori di altre imprese di trasporto, che abbiano convenzioni con le ferrovie, ma sarebbero esclusi altresì i consulenti, sia legali, che tecnici. Per quanto è possibile, bisogna sottrarre i membri del Consiglio a qualunque sospetto che essi portino là dentro non la voce del paese, ma la voce degli interessi propri, o altrui, con i quali i propri siano collegati.

Vengo all'onorevole De Nava.

Come già notava il mio illustre collega del tesoro, questo disegno di legge è molto più rigoroso dei precedenti; con l'emendamento, concordato con la Commissione, si è allargato ancora più il campo delle incompatibilità, perchè essa viene estesa ad ogni ufficio parlamentare, cioè alla Camera e al Senato; quindi nè deputati, nè senatori, sia nel Consiglio di amministrazione, sia nel Consiglio generale del traffico e neppure nelle Commissioni compartimentali.

Questo dimostra il proposito concorde del Governo e della Commissione di evitare quelle ingerenze politiche di cui giustamente si dava pensiero l'onorevole Pantano.

Vi è una incompatibilità più grave per il direttore generale; ma essa è determinata non da pensiero di sospetto, perchè tutte coteste leggi di incompatibilità sono leggi di sospetto, ma dalla necessità che il direttore generale dedichi tutto il suo tempo e tutta la sua energia, morale e intellettuale, all'altissimo e gravissimo ufficio, che gli è affidato.

Ora, se ciò è desiderabile per il direttore generale, pare a me, e credo parrà anche alla Commissione, una evidente esagerazione il volerè che non possano prender parte al Consiglio di amministrazione, nè al Consiglio del traffico, nè alle Commissioni compartimentali coloro, che siano consiglieri comunali o provinciali.

Pensi l'onorevole De Nava che trovare persone, che abbiano la competenza necessaria, non è facile.

Pensi alla somma di coltura e di esperienza, che bisogna avere per portare una parola autorevole nel Consiglio di amministrazione e nel Consiglio del traffico, e capirà facilmente che non è possibile siano persone, le quali non abbiano mai meritato la fiducia dei propri concittadini, neppure come consiglieri comunali o provinciali.

Queste leggi di incompatibilità sono leggi, di cui non bisogna abusare, perchè altrimenti per evitare Scilla si urta in Cariddi, per evitare che siano persone sospettabili, si chiamino persone, assolutamente ignoranti e disadatte all'alto ufficio.

DE NAVA. Si tratta di interessi in contraddizione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Senta, onorevole De Nava, la contrarietà degli interessi può sorgere da altre ragioni, non dalla qualità di consigliere comunale. Crede lei che l'essere consigliere comunale di Rocacannuccia significhi avere interessi da far valere nel Consiglio generale del traffico? crede lei che essere consigliere provinciale di Reggio Calabria possa essere ragione di incompatibilità nella Commissione del traffico presso il compartimento di Napoli?

DE NAVA. Io dicevo nel Consiglio di amministrazione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma un Consiglio di amministrazione che ha in mano l'avvenire economico di tanti affari per tutto il paese, una azienda di quella vastità, crede che possa preoccuparsi dei meschini interessi di un qualunque comune o di una qualunque provincia?

Evidentemente andremmo oltre il giusto

segno, onorevole De Nava; ed io vorrei pregarla di non insistere nel suo emendamento, e di appagarsi della disposizione che è la più ampia fra quante ne sono state proposte, perchè nessuno dei progetti precedenti ha mai estesa l'incompatibilità fino al punto a cui la abbiamo portata noi, proprio per seguire le idee da lei patrocinate; ma vi è un punto dove bisogna fermarsi, ed al quale ci siamo fermati, e voglio sperare che anche lei si arresti su questa via che è la via del sospetto.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, l'emendamento concordato al comma terzo, sostituisce intieramente questo comma così come era nel disegno della Commissione?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, la seconda parte passa all'articolo 74-bis.

PRESIDENTE. L'onorevole De Nava ha fatto alcune osservazioni, ma non ha presentato proposte precise.

DE NAVA. Non ho fatto emendamenti; semplici osservazioni.

PRESIDENTE. Io devo dir così, perchè il regolamento prescrive che, per presentare proposte durante la discussione, ci vogliono dieci firme.

Quale è la proposta dell'onorevole Pescetti che è accettata dall'onorevole ministro?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Nell'ultimo comma dell'articolo: nessuno degli amministratori può essere nello stesso tempo amministratore o consulente di altre imprese, ecc.

PRESIDENTE. Onorevole Pescetti, mantiene il primo dei suoi emendamenti?

PESCETTI. Io ho osservato una cosa molto semplice ed evidente: che non si può ora parlare del modo di elezione dei componenti il Consiglio di amministrazione, se prima non si è riconosciuto, dinnanzi al contesto dell'articolo 5, se questi membri debbano essere elettivi. Il modo di elezione è l'accessorio che deve venire dopo il principale.

PRESIDENTE. Io non sono di questo avviso.

CRESPI, *della Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

CRESPI, *della Commissione*. La Commissione è dolente di dovere opporsi al desiderio dell'onorevole Pescetti: perchè questo è uno di quei punti sostanziali, cardinali della legge che, se non fossero approvati dalla Camera, metterebbero in forse la esistenza intiera della legge.

Se la Camera deve mutare la sostanza dell'articolo 5, e cioè volesse far diventare elettivi i membri del Consiglio di amministrazione...

PRESIDENTE. Ma ora siamo all'articolo 4, e lei parla dell'articolo 5.

CRESPI, *della Commissione*. Ma, siccome si domanda una specie di sospensiva...

PESCETTI. Ma no.

CRESPI, *della Commissione*. ...è evidente che se si adottasse la proposta Pescetti per l'articolo 5, l'intera economia della legge ne sarebbe turbata.

PRESIDENTE. Questo lo vedremo dopo. L'onorevole Pescetti domanda...

PESCETTI. Domando che si discutano insieme gli articoli 4 e 5, perchè non si può discutere il 4, se non si discute il 5.

PRESIDENTE. Ma può fare una questione di precedenza, non domandare che si discutano insieme. Una questione di precedenza la comprendo.

PESCETTI. Vuol dire che farò sull'articolo 4 il discorso che volevo fare sull'articolo 5. È troppo naturale ed evidente!

PRESIDENTE. Intanto cominciamo dal dar lettura del suo emendamento.

Art. 4.

Al secondo comma, dopo le parole: con decreto reale, sostituire: e su proposta del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio dei ministri, quelli non elettivi.

Vuol aggiungere la frase: « quelli non elettivi ».

Questo è l'emendamento.

PESCETTI. Il concetto della partecipazione di elementi elettivi al Consiglio di amministrazione figura applicato nella sua larga ed organica figura, con intendimento rivolto ad una vera nazionalizzazione dell'azienda ferroviaria, nel progetto Nofri, che, allegato agli atti del Parlamento, a cui dette singolare importanza anche l'onorevole Carmine, non solo quando preparò il suo progetto di legge per il riordinamento ferroviario, ma lo stesso onorevole Carmine ebbe dinanzi alla mente quando l'altro giorno disse che vi era l'opinione pubblica che pure bisognava valutare.

Noi sosteniamo ancora una volta che al Consiglio di amministrazione, che è il congegno, l'organo massimo su cui si appoggia e si muove l'azienda ferroviaria, devono arrivare vive, libere e sane correnti dal campo vivo del commercio, dell'industria, dell'agricoltura, del lavoro, del personale ferroviario stesso.

Le ragioni della responsabilità si conciliano così con le ragioni della concorrenza reale dei bisogni cui l'azienda deve dare soddisfazione sollecita e sicura.

Ha detto uno degli onorevoli relatori che accogliere il concetto elettivo era cambiare il congegno massimo dell'azienda ferroviaria di Stato. È vero. Ma mi permetta la Camera di dimostrare che la confutazione ironica dell'onorevole Daneo è troppo superficiale, ed errata.

Egli ha creduto di cogliere in fallo il partito socialista quando trovava i socialisti intenti a proporre che nel Consiglio di amministrazione stessero come elementi eletti gli odiati rappresentanti del mondo agricolo e del mondo industriale.

Già non parliamo di odio, noi siamo per la lotta di classe che è cosa ben diversa, e vittoriosi in tante persecuzioni più volte lo dimostrammo. Lo riconobbe del resto questa stessa Camera quando corresse l'articolo 3 della legge eccezionale del 1894.

Ma poi l'onorevole Daneo non ha considerato che altra cosa è la coincidenza di utilità reciproche nel formulare una proposta concreta di legge in un dato momento storico, altra cosa è quel conflitto di interessi vivi e profondi tra le classi lavoratrici e le classi capitalistiche in cui si riassume la lotta di classe, lotta tanto da suggerire che coloro che lavorano si debbano serrare in stretta unione per strappare benefici alla resistenza capitalistica. Risparmi quindi, onorevole Daneo, la sua terribile ironia attraverso le sue lenti di oro. (*ilarità*).

PRESIDENTE. La richiamo, per la prima volta, a svolgere il suo emendamento! Ella rientra nella discussione generale; tenga bene a mente l'articolo 82 del regolamento.

PESCETTI. Senta, onorevole Presidente...

PRESIDENTE. Io non sono qui per discutere, ma per dirigere le discussioni e la richiamo all'articolo 82!

PESCETTI. Il Presidente, se non discute, lasci discutere. (*Siride*).

PRESIDENTE. Vada avanti!

PESCETTI. Onorevole Presidente, nella discussione generale dissi che riserbavo a questo articolo...

PRESIDENTE. Senza bisogno di invocare riserve ella può parlare sull'articolo, ma non rientrare, come ha fatto, nella discussione generale la quale è stata chiusa. È basta. Del resto, vada avanti, e poi vedremo. (*ilarità*).

PESCETTI. Io sono in argomento: sono nell'articolo 4 e persino nell'articolo 5.

PRESIDENTE. Intanto l'ho richiamata all'argomento, per la prima volta. Prosegua pure.

PESCETTI. Ma, quando avrò parlato dell'articolo 4, il Presidente può essere sicuro che parlerò anche dell'articolo 5.

PRESIDENTE. Ma non divaghi. Non discuta con me; vada avanti, e parli alla Camera. (*Approvazioni — Klarità*).

BISSOLATI. Ma, onorevole Presidente, un pochino più di galateo! Ella potrà anche aver ragione; ma sia un pochino più educato! (*Vivi clamori da destra e dal centro*).

PRESIDENTE. Ma che c'entra lei?

BISSOLATI. Io sono deputato, ed ho diritto...

PRESIDENTE. Le leggo l'articolo 82!

BISSOLATI. Io dico che ci vuole educazione, Presidente!

PRESIDENTE. La richiamo all'ordine!

BISSOLATI. Di fronte a queste prepotenze, dico che ci vuole un po' d'educazione! (*Vivi clamori*).

PRESIDENTE. (*Con forza*) Mi meraviglio del suo ingiustificabile contegno! La richiamo all'ordine! E ritiri le sue incongrue parole!

BISSOLATI. Non ritiro!

PRESIDENTE. Io le applico la censura! (*Approvazioni*).

Voci. Ha ragione il Presidente!

PESCETTI. Io cercherò di condensare, più che sia possibile, il mio pensiero, ma fraternamente si deve riconoscere che, sebbene io abbia parlato nella discussione generale, tuttavia, avendo presentato un emendamento su questo articolo, devo svolgerlo.

Voci dall'estrema sinistra. Parli! parli!

PESCETTI. Camere di lavoro e federazione nazionale del lavoro, Comizi agrari e Camere di commercio siano liberi di eleggere i loro rappresentanti. Questo concetto contenuto nella proposta di legge del nostro ex-collega Nofri io torno a sostenere qui in misura più modesta perchè siamo nell'ordine della legge.

I ferrovieri eletti per la fiducia che riscuotono dalla grande famiglia, fiducia che è indice del loro valore anche tecnico, sono destinati ad essere forza viva e vera.

Voi guardate le cose troppo dall'alto, e con spirito autoritario.

Nel giorno in cui il ministro dovrà fare la ricerca dei sette savi sarà assalito da zanzare, tafani, animali d'ogni genere. (*Oooh!*) Farete quello che avete fatto per il Consiglio delle tariffe, sceglierete gente abile per andare in automobile.

Per queste ragioni e per altre che risparmio di svolgere insisto nella fatta proposta. Sono lieto che l'onorevole ministro

abbia accettato la proposta che io aveva fatto di aggiungere all'articolo 4 la parola *consulente*.

È proprio vero, che nel mondo dei grandi affari bisogna liberarsi dalla influenza deleteria degli avvocati consulenti, i quali tra il dovere verso la cosa pubblica e il piacere della grossa notula si lasciano troppo spesso, senza accorgersene, trascinare da questo piacere. E intendiamoci, non soltanto per incompatibilità diretta, ma anche indiretta, cioè esercitata nello studio o fuori per mezzo di sostituti.

Intesa in tal modo la parola *consulenti*, daremo un serio contributo all'onesto funzionamento del Consiglio di amministrazione.

PRESIDENTE. Verremo dunque ai voti.

CRESPI, *della Commissione*. Chiedo di parlare intorno all'emendamento dell'onorevole Pescetti.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRESPI, *della Commissione*. Io ho ben poco da aggiungere, a nome della Commissione, alle considerazioni che sono state svolte nella discussione generale dall'onorevole ministro e dagli altri oratori.

In sostanza l'onorevole Pescetti vuole introdurre l'elemento elettivo nel Consiglio di amministrazione, ma non come elemento di amministrazione, ma come rappresentanza di partito.

Io gli faccio considerare soltanto questo: che qui siamo in tema di amministrazione; e che nelle Amministrazioni, e specialmente nelle Amministrazioni di pubblico denaro, non possono entrare rappresentanze di partiti in sè e per sè; perciò noi insistiamo nella dizione che abbiamo concordata col Ministero e manteniamo quale è l'articolo del disegno di legge, dichiarando pure che accettiamo il secondo emendamento dell'onorevole Pescetti per ciò che riguarda la consulenza delle imprese di trasporti o di società o ditte che abbiano convenzioni con le ferrovie per trasporti, somministrazioni o lavori.

Un'ultima osservazione; nessuno è escluso dal potere entrare nel Consiglio d'amministrazione, solo si dà facoltà al Governo di scegliere gli elementi migliori e più capaci. Quindi l'onorevole Pescetti stia tranquillo e stiano tranquille le associazioni dei ferrovieri; se il Governo riterrà che i rappresentanti dei ferrovieri sieno capaci e degni di entrare nel Consiglio d'amministrazione, essi pure vi entreranno non appena i socialisti diano prova di essere buoni ammi-

nistratori: prova che pare non abbiano data finora. (*Si ride*).

PRESIDENTE. Veniamo dunque ai voti.

In sostanza l'onorevole Pescetti propone che al quarto capoverso, dopo le parole: « con decreto reale », si sostituiscano le parole: « e su proposta del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio dei ministri, quelli non elettivi ».

La Commissione ed il Governo non accettano questo emendamento; e siccome l'onorevole Pescetti insiste in esso, io lo metto a partito.

Coloro che accettano questo emendamento sono pregati di alzarsi.

(*L'emendamento del deputato Pescetti non è approvato*).

La Commissione ed il Governo poi d'accordo propongono che il comma terzo dell'articolo 4 sia così modificato:

« L'ufficio di direttore generale è incompatibile con qualsiasi carica parlamentare od elettiva ».

Infine la Commissione ed il Governo accettano che dopo la parola « amministratore » nell'ultimo capoverso, si aggiunga la parola « o consulente », come propone l'onorevole Pescetti.

Metto dunque a partito l'articolo 4 con queste modificazioni.

PANTANO. C'è un'altra modificazione che è già stata accettata dal Governo e dalla Commissione, cioè che al quinto capoverso, dopo le parole « con decreto reale », si aggiunga la parola « motivato ».

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È vero, l'abbiamo accettata.

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo 4 anche con questa aggiunta della parola « motivato », subito dopo le parole « con decreto reale ».

(*È approvato*).

Art. 5.

Il Consiglio di amministrazione è composto di dieci consiglieri e del direttore generale.

Fra i consiglieri, quattro saranno scelti fra i funzionari dello Stato: coll'atto della nomina essi cesseranno di appartenere alle rispettive amministrazioni, ma conserveranno l'anzianità e il grado e computeranno il tempo trascorso nel nuovo ufficio per gli effetti delle leggi sulle pensioni.

Gli altri sei saranno scelti fra i cittadini

non funzionari che abbiano dato prove di alta capacità tecnica od amministrativa.

Essi divengono funzionari di Stato coll'atto della nomina ed hanno grado pari a quello dei consiglieri di Stato.

Nel decreto di nomina è designato tra i dieci consiglieri colui che debba tener l'ufficio di presidente del Consiglio di amministrazione e il consigliere che debba sostituirlo in caso di assenza od impedimento.

Le norme per l'esercizio delle attribuzioni del Consiglio di amministrazione sono stabilite nel regolamento per la esecuzione della presente legge.

Il Consiglio di amministrazione si rinnova per un quinto ogni anno. Le prime quattro rinnovazioni si fanno per sorteggio: le altre per compiuto quinquennio. Nel sorteggio per la seconda, terza e quarta volta non si comprendono i già nominati per sorteggio precedente.

I consiglieri uscenti non possono essere riconfermati che per una sola volta.

A quest'articolo c'è il seguente emendamento, concordato fra Governo e Commissione: *Aggiungere*: « Per la validità delle sedute del Consiglio di amministrazione è necessaria la presenza di almeno sette membri, e per quella delle deliberazioni la maggioranza assoluta dei presenti ».

DE NAVA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE NAVA. Onorevoli colleghi, io desidero manifestare le più ampie riserve circa la proposta della Commissione, accettata poi dal Governo, di introdurre nella maniera come è detto nell'articolo cinque, nel Consiglio di amministrazione delle ferrovie, elementi estranei all'Amministrazione dello Stato.

Io ritengo che siano da temere inconvenienti gravissimi.

Comprendo che si tratta di una disposizione la quale si attiene al concetto essenziale della legge; e pur troppo temo che Governo e Commissione non recederanno dalla loro proposta; ma appunto perciò mi limito ad elevare la mia voce, perchè siano chiarite le responsabilità.

Il tema è molto delicato ed io non intendo di indugiarmi sopra di esso. Dare la gestione di una così vasta azienda nelle mani di persone estranee all'Amministrazione, nominate ad arbitrio del ministro, di persone che vanno e vengono nel Consiglio, e a cui si dà la maggioranza, essendo

sei questi cittadini contro i quattro funzionari ed il direttore generale, è un passo pericoloso.

Potrà forse in parte ridurre la gravità degli inconvenienti l'avvedutezza del Governo nel momento della nomina; ma, ad ogni modo, ripeto, trattandosi di una disposizione essenziale del disegno di legge, io non intendevo fare altro che questa protesta e questa riserva.

Devo poi rilevare una certa incongruenza e direi quasi una specie di titubanza nella proposta della Commissione, che, dopo aver accolto l'ardito concetto di far entrare nell'amministrazione di un'azienda di Stato elementi estranei, e che non hanno quei vincoli che hanno i funzionari a servizio permanente dello Stato, ha inserito una disposizione, di cui non arrivo a comprendere il significato.

Essa dice che nel momento in cui questi estranei sono nominati ad amministrare l'azienda di Stato, diventano funzionari di Stato col grado di consiglieri di Stato.

Notate, onorevoli colleghi, che cosa accade con questa disposizione.

Secondo l'articolo 5, un cittadino può essere nominato componente del Consiglio di amministrazione delle ferrovie di Stato soltanto per un anno, perchè può avvenire che dopo il sorteggio, il quale avviene dopo il primo anno, egli fra i nominati sia sorteggiato e non sia riconfermato. In tal caso che cosa avverrà? Colui che è stato parificato a consigliere di Stato rimarrà tale o cesserà di esserlo? Quale è la figura di un simile cittadino?

Se si tratta soltanto di dire che durante il tempo in cui il cittadino funziona da componente del Consiglio di amministrazione ha tutti quegli obblighi che ha qualunque amministratore di una azienda dello Stato, non c'è bisogno di dire che è funzionario dello Stato parificato a consigliere di Stato. S'intende benissimo che chi amministra ha quegli obblighi, quei doveri e quelle responsabilità, che sono inerenti alla sua momentanea condizione di amministratore, in quanto sarà possibile concretarle, di fronte ad un individuo che non dà cauzione e che dopo qualche anno abbandona l'azienda e va via.

Ciò però non dà al componente il Consiglio la qualità di funzionario nel senso di carriera, nè gli dà diritto a considerarsi pari a consigliere di Stato.

Ed è tanto vero che non si crede di voler attribuire questa qualità essenziale a

colui che si nomina consigliere di amministrazione, che, con grande contraddizione, nell'articolo 4, che abbiamo già approvato, si dice che colui il quale fa parte del Consiglio di amministrazione non può essere amministratore o consulente di una ditta qualsiasi che abbia rapporti con l'amministrazione dello Stato, ed in una successiva disposizione si stabilisce che i componenti del Consiglio sono soggetti alla giurisdizione della Corte dei conti.

Ora, se il consigliere di amministrazione diventa funzionario dello Stato, per questo solo fatto egli, senza che voi lo diciate, non può più essere nè amministratore nè consulente di ditte private, che abbiano rapporti d'interesse con lo Stato, onde l'ultimo comma dell'articolo 4 sarebbe addirittura superfluo; ma io ho rilevato la contraddizione solo per notare come la Commissione prima ed il Governo poi siano stati incerti sul valore di questa disposizione.

Guardiamo in faccia il problema senza incertezze e senza titubanze; e ne rileveremo tutta la gravità.

Oltre ai pericoli di un Consiglio d'amministrazione così ibridamente composto, pensiamo anche alle pretese, alle aspettative, ai diritti che questi individui, che forse per un anno solo faranno i consiglieri di Stato, andranno accampando, presentando e vantando i loro titoli di funzionario dello Stato.

Io quindi protesto contro questo articolo, e credo che molto meglio sarebbe non mettersi per questa via, che io reputo molto pericolosa. (*Bene!*)

PRESIDENTE. E' presente l'onorevole Goglio? (*No*).

Non essendo presente s'intende che abbia rinunciato al suo emendamento, e passeremo a quello dell'onorevole Pescetti, il propone di sostituire:

« Il Consiglio di amministrazione è composto di undici membri e del direttore generale, che ne è il presidente.

« Fra i consiglieri, quattro saranno scelti tra il personale addetto alle ferrovie dello Stato, di cui uno eletto dal personale stesso, due eletti dall'Unione delle Camere di commercio, due dalla Federazione dei Consigli agrari e due dalla Federazione del lavoro d'accordo coll'Unione delle Camere del lavoro.

« Essi divengono funzionari di Stato coll'atto di nomina con grado pari a quelli di consiglieri di Stato.

« Il Consiglio si rinnova per un terzo ogni tre anni. Le prime due rinnovazioni si fanno per sorteggio.

« Gli uscenti possono essere riconfermati.

« Le norme per l'esercizio delle attribuzioni del Consiglio di amministrazione sono stabilite nel regolamento per l'esecuzione della presente legge ».

L'onorevole Pescetti ha facoltà di parlare.

PESCETTI. Ho già svolto questo emendamento, soltanto aggiungo che le osservazioni dell'onorevole De Nava sono giustissime. Appoggio quindi il concetto che si tolga la superficiale e transitoria funzione di consigliere di Stato.

Nel mio emendamento ho un altro concetto, che mi pare si avvicini a quanto ha detto l'onorevole De Nava.

In funzioni così complesse e gravi, che avranno pure il periodo del noviziato, non si crei il concetto del sospetto e quindi della ineleggibilità a breve scadenza. Li fate morire prima che abbiano vissuto.

Quindi io sono del concetto di lasciare che codeste persone si possano rinnovare per un terzo, liberamente, come si fa nei Consigli comunali.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO. Desidererei una parola di schiarimento su questo congegno molto complicato. L'onorevole De Nava ha sollevato la questione se debbano essere consiglieri di Stato, temporanei o no. Ma, a parte tale questione, io domando: che cosa diverranno, tanto gli uni quanto gli altri, i consiglieri di amministrazione, nello scadere dal loro ufficio, sia che provengano dai funzionari, o dalle file dei liberi cittadini? I funzionari andranno a riposo? Ecco la domanda.

DE NAVA. A questo provvede il secondo capoverso all'articolo quinto.

PANTANO. Tanto meglio, se a questo provvede l'articolo quinto, vuol dire che ritorneranno alle loro antiche mansioni, e sta bene. Ma quelli scelti fra i cittadini (qui è la parte più delicata) torneranno a casa loro? Diritti a pensione non ne hanno. Pochi anni di servizio non danno diritto a pensione. Possono essere rieletti per altri quattro anni e per una volta tanto, ma poichè sono sorteggiabili, fra l'uscita e la possibilità di essere rieletti corre per primi nominati un periodo intermedio. Dove andrete a trovare cittadini di un relativo valore, non vi dico di altissimo valore, ma tali che sieno all'altezza del mandato, arduo e geloso; cittadini emeriti i quali abbandonino completamente l'am-

biente di lavoro o di affari in cui accolgono la loro proficua attività traendone larghi e permanenti mezzi di sussistenza con la semplice prospettiva di quattro anni di funzioni remunerate, in balia del beneplacito del ministro per la rielezione di altri quattro anni, con o senza il periodo intermedio di disoccupazione; e se anche rieletti, con l'inevitabile ritorno, a breve scadenza, alla vita privata, ma a carriera spezzata?

Ora io vi domando: in quale categoria li troverete? Probabilmente nelle sole categorie degli spostati o nei milionari. Di qui non si esce.

Quindi vorrei questo articolo fosse rimandato, perchè ci pensassero meglio Governo e Commissione (*Interruzioni*); tanto la legge non si vota stasera, e sarebbe utile studiare qualche temperamento che elimini e risolva questi punti interrogativi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo.

DANEO, *relatore*. Pare a noi veramente, senza far torto all'ingegno dell'onorevole De Nava e dell'onorevole Pantano, che si sia voluto da essi improvvisare qui una discussione sull'argomento, ma che veramente non vi sieno tutte quelle difficoltà ed incongruenze che essi hanno voluto vedere nella nostra disposizione.

Anzitutto non mi fermo a combattere il concetto si può dire di fondo dell'onorevole De Nava, opposto affatto a quello dell'onorevole Pantano, il concetto, cioè, che nessun consigliere debba essere nominato all'infuori della burocrazia. È questione che trattai ampiamente nella discussione di ieri, e la Camera ha udito per quali ragioni, appoggiate del resto da tutti gli esempi esteri di ordinamenti autonomi, dalle antiche proposte Carmine e Nofri, dalle tradizioni nostre, consenzienti con tutti i concetti di gestione industriale che furono qui svolti, si sia voluto chiedere alla vita vissuta del paese e non solo alle file della burocrazia ferroviaria o amministrativa, utili elementi per Consigli di amministrazione.

Certamente l'onorevole Pantano entra in questo concetto, anche più vi entra l'onorevole Pescetti, salvo la pretesa di questi di farli venire elettivamente. Quindi, sotto questo aspetto, non tratterò più ampiamente la questione. Chi ha potuto esser persuaso, lo fu già ieri: chi non lo può o non lo vuole, non lo sarebbe oggi.

La questione nuova sollevata oggi è piuttosto bisantina. Debbono essere funzionari

di Stato, e conviene pareggiare ai consiglieri di Stato questi nuovi consiglieri? Sgombro subito l'arena dalla questione che per noi è molto secondaria, e che del resto non ha origine da noi. Dal primo progetto Tedesco battezzato dall'onorevole Rubini ed anche dagli altri che pure ammettevano nel Consiglio elementi estranei, era accolta l'idea di pareggiarli nel grado, se non nelle competenze, per ogni effetto di graduatoria, precedenza, subordinazione, ecc., ai consiglieri di Stato.

Non vi piace pareggiarli? Non lo credete opportuno? Tutti i funzionari hanno un grado nel calendario, e vi tengono assai; poco male però, secondo me, se non l'avranno questi. Noi teniamo alla sostanza: che siano considerati come funzionari. E non mi aspettavo udir ciò contrastato in questa Camera da quelli stessi che desiderano sempre di accrescere le incompatibilità.

Il vero è che questi consiglieri hanno una funzione altissima, di amministrare un grande patrimonio dello Stato. Tuttavia è bene che la proclamazione di tale qualità sia esplicita, perchè non vi siano dubbi relativamente alla competenza della Corte dei conti. Perchè tutte le leggi che sanciscono le attribuzioni della Corte dei conti parlano di responsabilità contabili di funzionari dello Stato.

E se noi adesso, tanto più dopo la discussione, togliessimo questa qualificazione, lasceremmo un dubbio in proposito, ed è contro l'interesse dell'erario che lasceremmo il dubbio, per amore di bisantinismo.

Ed io non rivelo cosa segreta o pericolosa quando affermo che nella Commissione, nei colloqui che essa ebbe coi ministri, furono questi, fu anzi il presidente del Consiglio, che, dopo qualche esitazione, arrendendosi, persuaso, alla proposta d'introdurre nel Consiglio elementi estranei alla burocrazia, disse: che membri estranei siano per origine, sia pure, ma essi devono essere veri funzionari di Stato, come gli altri, per tutte le responsabilità che possono incontrare e sulle quali debba pronunciarsi la Corte dei conti; parliamo chiaro, perchè non venga a nessuno il dubbio di potersene salvare, appunto per la sua temporaneità! Ma la temporaneità è proprio un così grave ostacolo? Voi, che avete tanto amore per gli ordinamenti stranieri, non sapete, per esempio, che nella Svizzera tutte quante le classi dei funzionari di Stato, dall'altissimo fino al più umile fer-

roviero, non sono nominati che per tre anni? Possono essere rinnovati, ma dopo tre anni sono tutti rinnovabili; eppure sono veri e propri funzionari di Stato, e nessuno ha mai creduto che i non rinominati rimangano esonerati dalle responsabilità.

PANTANO. Ma sono sempre rinnovabili.

DANEO, *relatore*. Ma possono anche non essere rinnovati ed i cattivi, coloro che abbiano incontrate responsabilità, non lo saranno per certo! Ma, se nominate un consigliere di Cassazione, o di Stato od un prefetto, come potete, tra gli avvocati, o tra i deputati, quel consigliere di Cassazione o di Stato che abbia 73 anni, starà in carica due anni soltanto, e non sarà stato meno un consigliere per questo! E il prefetto potrà essere rimosso o collocato a riposo dopo anni o mesi soltanto, e non sarà meno stato un funzionario per questo. Sotto questo aspetto la ragione della temporaneità, abbiate pazienza, è indegna del vostro ingegno e della vostra meditazione. Si parla della temporaneità, la quale può anche essere di un anno. Or bene, la ipotesi vostra è di un anno, ma le conseguenze non cambierebbero se fosse di un mese. Ma poi in realtà, il periodo massimo di rimanenza normale è di dieci anni.

DE NAVA. Di sei.

DANEO, *relatore*. Il minimo è di uno, se il nominato è sorteggiato subito e non rinominato. Per i riconfermati il minimo è di sei, il massimo è di dieci. E, trascorso il periodo dei sorteggi, il decennio diventa normale.

La eventualità ipotetica di uno, che non meritasse di essere riconfermato, non darebbe ragione di salvare costui dalla responsabilità di funzionario, se avesse abusato della sua carica, in un anno, come in sei o in dieci. (*Interruzione*).

Mi perdonino i colleghi, ma procedendo a dialoghi non dimostreremo nulla!

Diceva ieri l'amico Abignente che temeva che si inaugurasse in questa discussione un periodo ostruttivo. Io non vi credetti, ma oggi però ne noto, con rincrescimento, qualche sintomo, quantunque su questo argomento, almeno, non si siano ancora dette ragioni serie per giustificare la proposta ostruzionista che move da parti opposte, che si ristudi l'articolo. L'articolo è per sè stesso molto chiaro. Colui, che assume questa funzione di Stato, assume la qualità di funzionario di Stato e le responsabilità relative.

Era forse ozioso il dirlo, ma è sempre

opportuno l'evitare ogni difficoltà, ed in ciò vedo che consente con me anche l'onorevole Pantano. Dunque funzionari di Stato. Il fatto della temporaneità non toglie nulla alla cosa. Se si proporrà di togliere il paggiamento a consigliere di Stato, noi non avremo difficoltà di toglierlo. È proposta, diremo così, storica, raccolta dai progetti precedenti.

Riflettete però che quelli, che vengono dai funzionari, siccome escono dai ruoli di una amministrazione, dal momento che ne escono, è opportuno che sappiano in quale grado vadano a collocarsi.

Quanto poi agli obblighi e alla incompatibilità noi non abbiamo in Italia una legge chiara sullo stato degli impiegati e sulle relative responsabilità. Sappiamo che perfino nel regolamento giudiziario si è creduto di dover parlare di certe incompatibilità speciali per i magistrati, e sappiamo pure, tra le altre, che quella di arbitro fu cinquanta volte violata in determinate circostanze. È quindi molto opportuno di aver specificato bene nell'articolo precedente che in ogni caso non debbono essere, sotto nessun aspetto, amministratori di Società o di altre imprese, che abbiano interessi di concorrenza con la impresa ferroviaria. Se, come funzionari di Stato, avranno anche qualche altra incompatibilità, della quale potrà anche far parola il regolamento, non mi pare che vi possa essere alcun male, e sotto questo aspetto credo che sarà molto difficile che questo formi un serio ostacolo. Si è detto: voi non troverete queste persone. Sentite, come mai le si sono trovate quando c'erano i Consigli di amministrazione dell'Alta Italia e delle Romane?

Come mai in tutto il mondo civile vi sono grandi Società ferroviarie che trovano valentissimi amministratori, e in Italia solo se ne sarebbe perduto il seme?

Forse, chi consente ad amministrare una Società, un patrimonio di azionisti, non consentirebbe ad amministrare quello dello Stato?

Non parliamo di differenze di compensi: se sommiamo gli stipendi, le indennità, le competenze spettanti anche ora ai nostri amministratori provvisori burocratici, abbiamo tali somme, non dico esagerate, ma ben sufficienti, di cui può contentarsi un amministratore che venga dalle file esterne...

E del resto, si trovano bene i consiglieri per gli ordinamenti statali esteri? E si trovano in Francia e in Svizzera dove pure tutte queste persone sono nominate in buon nu-

mero perfino dai Cantoni e dall'Assemblea federale? Perchè in Francia tutte queste persone saranno delegate: quattro dai ministri del commercio e dell'industria, tre fra i membri delle Camere di commercio appartenenti alle regioni servite dalla linea (vede l'onorevole De Nava che in Francia non si teme come da noi, ma proprio si invoca che siano in ipotesi membri delle Camere di commercio), oltre un membro scelto nel personale degli impiegati (e ve ne sarebbe certo più di uno nel nostro caso), altri delegati dal Ministero della previdenza, altri da quello dell'agricoltura, altri da quello delle finanze, tutti scelti liberamente tra le file dei cittadini competenti.

PANTANO. Proprio nel Consiglio centrale di amministrazione, o nelle varie divisioni?

DANEO, *relatore*. Qui si tratta proprio del Consiglio centrale di amministrazione, e queste nomine si tratta di farle in quel Consiglio. Leggo il progetto francese:

« Le Conseil d'administration sera composé de 20 membres, ecc. »

Dunque in queste condizioni uguali stanno gli ordinamenti stranieri e stanno i nostri. Non facciamoci grandi difficoltà prima ancora di legiferare! Non facciamo, mi si perdoni il paragone, come colui che non trovava l'albero che gli convenisse in tutta una selva! Abbiamo la facilità di trovarne molti di questi alberi, e credo che tutta la difficoltà sarà, come da altri fu con opposte vedute dipinta, forse più nella scelta fra molti concorrenti, che non nel trovare chi possa essere capace in questa materia.

Tutte le Società industriali italiane ed estere, di importanza anche grandissima, non hanno penuria di buoni amministratori scelti fra i cittadini: lo Stato, offrendo buoni compensi ed alta posizione, non ne troverebbe sei?

Perdonate, ma il dubbio non è serio!

Presentazione di una relazione.

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

OTTAVI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Costituzione dei Consorzi per la difesa della viticoltura contro la fillossera.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del disegno di legge: Ordinamento ferroviario.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Pantano. Onorevole Pantano, parli; debbo però avvertirla che sul medesimo argomento ella ha già parlato, e quindi non può tornare a parlare.

PANTANO. Io faccio una proposta formale. Sono dolentissimo che le delucidazioni datemi dalla Commissione non serenino la mia coscienza. Io ho sott'occhio, in questo momento, il testo preciso dell'ordinamento ferroviario di Stato, in Francia ed in Svizzera, per riscontrare se vi sia in esso qualche cosa che possa corrispondere esattamente al congegno nostro, il cui cardine, badate bene, riposa sul Consiglio di amministrazione.

Il nostro, infatti, è congegno eminentemente accentratore, e ne è perno principale il Consiglio di amministrazione. E così essendo, voi, su dieci componenti di questo Consiglio, domandando che sei vengano scelti, senz'altro, in quel modo, fra liberi cittadini, non esponete lo Stato al pericolo gravissimo di aprire soltanto l'adito agli spostati, a dei vinti nella lotta della vita. (*Interruzioni*). Noi conosciamo abbastanza le condizioni del nostro paese per poterci illudere con rosee previsioni.

Epperò la cosa mi sembra tanto grave, che domando il rinvio dell'articolo alla nuova seduta, perchè Governo e Commissione possano intanto pensarci su meglio. Altrimenti sarei costretto, mio malgrado, a chiedere che si respinga l'articolo...

Voci. Domandando la votazione nominale.

PANTANO. ... facendo, se occorre, anche domanda di votazione nominale.

PRESIDENTE. Io debbo fare osservare che finora, a norma del regolamento, io qui non ho che una sola proposta regolare, quella dell'onorevole Pescetti.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.* Ho già detto nella discussione generale le ragioni per le quali non posso accettare l'emendamento Pescetti.

A me sembra che non occorra dover ripetere un'altra volta quelle ragioni.

Mi limiterò dunque a domandare alla Camera di respingere l'articolo sostitutivo dell'onorevole Pescetti, e dirò poche parole

sulle questioni sollevate dagli onorevoli De Nava e Pantano.

Come la Camera sa, il primitivo disegno del Governo era diverso.

Voci. Riprendiamo quello.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.* Vi ringrazio della carità pelosa, ringrazio specialmente gli oppositori di essere più ministeriali del ministro, ma abbiate la cortesia di ascoltare e vedremo che vi avvolgete in una manifesta contraddizione, poichè, mentre avete finora amplificato il carattere industriale dell'azienda, venite adesso a vulnerare tale carattere industriale. (*Interruzione del deputato De Nava*).

La Commissione a unanimità ha creduto che non convenisse serbare carattere burocratico al Consiglio di amministrazione e che tanto meno convenisse serbare il concetto che informa la legge del 22 aprile, cioè la non rinnovabilità neppur parziale del Consiglio di amministrazione. Un Consiglio di amministrazione costituito unicamente da funzionari (disse la Commissione) e che non fosse soggetto a rinnovazione, avrebbe costituito un'organizzazione burocratica, piena di pericoli per l'azienda di Stato. Questo concetto della Commissione, che fosse necessario rinnovare parzialmente il Consiglio, era già nel progetto ministeriale. Ma la Commissione è andata più oltre e ha detto: non basta rinnovarlo, bisogna che abbia agilità di movimenti, che senta più da vicino i bisogni del paese, che non viva solamente di regolamenti, istruzioni, circolari e pratiche emarginate. Questa è una azienda che non deve essere semplicemente burocratica, ma vivere della vita del paese.

Tale concetto, ad unanimità sostenuto dalla Commissione, il Governo ha accettato. Non se ne meravigli la Camera, perchè tante cose a questo mondo sono la conseguenza di reciproci accordi, di reciproche concessioni, di reciproche transazioni: non v'è legge che non sia il frutto appunto di siffatti accordi. E se un Governo pretendesse alla sua infallibilità e venisse dinanzi alla Camera a non cedere giammai, a non accettare nessun emendamento, non sarebbe possibile il Governo parlamentare.

Dunque abbiamo accettato il concetto della Commissione. Esso ha incontrato difficoltà di ordine giuridico, molto acutamente sollevate dagli onorevoli Pantano e De Nava. Vediamone il fondamento.

Il progetto della Commissione dice che i consiglieri di amministrazione avranno

grado corrispondente a consigliere di Stato. Perché questa dichiarazione? Soprattutto per tenere in alto, molto in alto, il concetto dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il collega Pescetti diceva che io avrei dovuto prepararmi a soffrire atroci dolori uterini al tempo di partorire cotesto Consiglio di amministrazione.

Or bene, molti importuni andranno via forse in grazia a questa dichiarazione, che si tratta di conferire un grado nientemeno equivalente a quello di consigliere di Stato. Ma c'è di più: come è stato già notato, l'onorevole Pantano nella sua accurata relazione, quella alla quale collaborò con l'onorevole Lacava, ha dimenticato che proprio all'articolo 6 è mantenuto il testo ministeriale, il quale diceva che i consiglieri avrebbero avuto grado corrispondente a quello di consigliere di Stato (quasi le parole stesse che sono nel testo della Commissione)...

PANTANO. Badi, chi ha sollevato questa questione è l'onorevole De Nava e non io.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dunque allora sia detto a De Nava. Ed allora è De Nava contro Pantano.

DE NAVA. È inutile che mi contrapponga Pantano, perchè io non penso con la testa di Pantano. Ognuno pensa con la testa sua propria.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sta bene, se la sbrighino fra loro.

DE NAVA. Se la sbrighi lei.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ecco la ragione, per la quale ho accettato la modificazione.

Certo il Governo ha un alto e difficile dovere da compiere, e lo compirà.

Altra questione, ancora più delicata, è stata quella della qualità di funzionari di Stato cui ha accennato l'onorevole Pantano: essa è stata risolta in senso affermativo, per le ragioni dette dall'onorevole Daneo e per un'altra che mi sia lecito aggiungere.

Se tutti i membri del Consiglio d'amministrazione non avessero avuto qualità di funzionari, e la loro remunerazione non fosse stata uno stipendio ma un'indennità, ne sarebbero derivate due conseguenze: la prima, che costoro avrebbero avuto diritto di continuare nelle loro ordinarie occupazioni: avrebbero potuto continuare a fare l'ingegnere, l'avvocato, il medico e via discorrendo. Sarebbe stata una semplice in-

dennità, per ufficio temporaneo. Noi abbiamo voluto, invece, dare anche a costoro la qualità di stipendiati e di funzionari dello Stato, perchè sapessero che tutta la loro attività, tutta la loro energia, morale ed intellettuale, deve essere spesa nell'interesse dell'Amministrazione. (*Commenti*).

SONNINO. Saranno vagabondi.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. No, onorevole Sonnino: non saranno vagabondi; avranno un compito talmente grave, che tutta la loro giornata non basterà.

Ma c'è una seconda considerazione più grave ancora, ed è che, per l'articolo 67 della legge sulla contabilità generale dello Stato... (*Commenti animati*).

Ma io non so come sia possibile persuadere quei colleghi, che, invece di ascoltarmi, chiacchierano. (*Siride*). Io posso provarmi a persuaderli, se mi ascoltano; se no, è tempo perduto.

DI SANT'ONOFRIO. È tempo perso lo stesso.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ha ragione l'onorevole Di Sant'Onofrio: è tempo perso lo stesso.

Dicevo che la giurisdizione della Corte dei conti stabilita dall'articolo 67 della legge sulla contabilità generale dello Stato, la giurisdizione della Corte dei conti è subordinata alla condizione: che si tratti di impiegati, stipendiati dallo Stato. Dice l'articolo 67: « Gli ufficiali pubblici, stipendiati dallo Stato, e specialmente quelli ai quali è commesso il riscontro e la verifica delle casse e dei magazzini, ecc., sono sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti ».

PANTANO. Siamo d'accordo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Se non fossero stati impiegati e stipendiati, non avrebbero potuto essere assoggettati alla giurisdizione della Corte dei conti; e poichè sono stipendiati dallo Stato, necessariamente sono funzionari di Stato.

Una voce dal centro. Ma cessano.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. I ministri sono anche essi funzionari di Stato; ma, il giorno che cessano d'esser ministri, non sono più neppure funzionari di Stato. (*Interruzione del deputato Sonnino*).

Il concetto che la funzione di Stato sia conferita a vita, è erroneo; si può essere impiegati dello Stato, senza che la funzione sia conferita a vita.

Ecco la ragione per la quale non ci siamo

scandalizzati della dichiarazione della Commissione, che si tratti di funzionari di Stato.

Dal punto di vista della tecnica giuridica, non c'è alcuna difficoltà dal punto di vista dell'utilità pratica, il Governo ha acceduto al concetto della Commissione, perchè ha voluto accostarsi al concetto di mettere in chiara luce l'importanza dell'ufficio.

PANTANO. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Per fatto personale?

PANTANO. Il fatto personale è chiaro. Io ho plaudito, quando hanno parlato il relatore e il ministro, al concetto che questi consiglieri siano considerati funzionari. Ciò è perfettamente logico, e conforme al richiamo fatto dal ministro alla mia relazione; ma il giorno in cui cessano di essere funzionari, che cosa diventano questi cittadini emeriti? (*Interruzioni*).

DANEO, *relatore*. Anche ella è stato ministro.

PANTANO. Prima di essere ministro vivevo delle cure e delle risorse della mia azienda privata, ed anche essendo ministro non l'ho del tutto abbandonata; ond'è che ho potuto ritornare facilmente e subito alle mie consuete occupazioni. Se fossi stato professionista e ministro per lungo tempo sarebbe avvenuto così? E poi il paragone non calza, trattandosi qui dell'esplicazione del mandato politico.

E, badate, qui non si tratta di nomine per una sola volta, ma di nomine che si ripetono a dati periodi. Il pensiero è ottimo ed in massima vi accedo.

Ma appunto in questa sua bontà di far rifluire sempre sangue nuovo nell'azienda, sta il pericolo maggiore. Imperocchè se sarete tanto fortunati da fare eccezionalmente una buona scelta la prima volta, nella ricerca affannosa delle sostituzioni non correrete continuamente il pericolo, per ragioni complesse di imbattervi in gente spostata, o in faccendieri mascherati? Non è quindi possibile di consentire serenamente, senz'altre cautele, in un organismo di questa fatta.

Perciò prego il ministro e la Commissione di voler rimandare l'articolo. Io dico loro: sono con voi, ma studiate il modo per il quale queste personalità spiccate, questi illustri cittadini non siano soltanto predestinati al martirio, alla gloria o alle tentazioni, ma invece messi in condizioni di poter degnamente e serenamente esercitare le loro funzioni. Si tratta di una grande azienda industriale, e per carità, non mi

fate il paragone con ciò che avveniva nelle Società delle Meridionali e della Mediterranea. Quando si entrava negli alti posti di quelle amministrazioni, o ci si arricchiva con assegni eccezionali, o si era certi, facendo il proprio dovere, di essere inamovibili o di uscirne con lauti compensi. Propongo quindi formalmente di sospendere la votazione di questo articolo, e di riprenderne la discussione in un'altra seduta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore Abignente.

ABIGNENTE, *relatore*. Devo dire pochissime cose che forse però parranno gravi. Parliamoci franchi. Tutto lo sforzo degli oppositori è quello di dividere il Governo dalla Commissione.

Voci. No! no!

PANTANO. Non è vero, perchè consento nel vostro concetto.

ABIGNENTE, *relatore*. Non parlo di lei, parlo in genere. (*Interruzioni*).

Poichè il pernio del disegno di legge è proprio in questo punto, tengo fermo questo concetto, come lo tiene fermo il Governo. Siamo stati coerenti prima, siamo coerenti adesso nel chiedere la votazione dell'articolo così come è proposto...

PANTANO. Protesto contro l'interpretazione dell'onorevole relatore. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Non c'è fatto personale. L'onorevole relatore non ha parlato contro di lei, ha parlato in genere.

Onorevole Cavagnari, desidera parlare su questo articolo?

CAVAGNARI. Per una dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Allora parlerà dopo.

Intanto veniamo alla votazione sopra l'articolo sostitutivo dell'onorevole Pescetti che non è stato accettato nè dal Governo nè dalla Commissione. Lo rileggo:

« Il Consiglio di Amministrazione è composto di undici membri e del direttore generale, che ne è il presidente.

« Fra i consiglieri, quattro saranno scelti tra il personale addetto alle ferrovie dello Stato, di cui uno eletto dal personale stesso, due eletti dall'Unione delle Camere di commercio, due dalla Federazione dei Consigli agrari e due dalla Federazione del lavoro d'accordo coll'Unione delle Camere del lavoro.

« Essi divengono funzionari di Stato col l'atto di nomina con grado pari a quelli di consiglieri di Stato.

« Il Consiglio si rinnova per un terzo ogni

tre anni. Le prime due rinnovazioni si fanno per sorteggio.

« Gli uscenti possono essere riconfermati.

« Le norme per l'esercizio delle attribuzioni del Consiglio di amministrazione sono stabilite nel regolamento per l'esecuzione della presente legge ».

Lo pongo a partito.

(Non è approvato).

Viene allora l'articolo proposto dal Ministero e dalla Commissione con l'aggiunta concordata. L'onorevole Pantano ne propone la sospensione. Rammento all'onorevole Pantano, che è uno degli autori del regolamento, che l'articolo 90 di quel regolamento prescrive che la discussione di un articolo aggiuntivo o emendamento proposto nella stessa seduta sarà rimandato all'indomani, quando il Governo, o la Commissione, o dieci deputati, non frai proponenti dell'emendamento, lo chiedano.

PANTANO. Siamo dieci.

PRESIDENTE. Ma ella non ha presentato nè un articolo aggiuntivo, nè un emendamento. Bisognerebbe che ella avesse presentato un emendamento. Se poi si tratta di sospensiva, e qui non è il caso, ci vogliono quindici deputati.

PANTANO. Ma il rinvio si può chiedere in qualunque momento.

PRESIDENTE. Che cosa vuole che le dica? Mi mettono di continuo nella condizione di dovere applicare il regolamento. Io le ho letto l'articolo 90.

(Nuova interruzione del deputato Pantano).

Ma perdoni, qui bisognerebbe che fosse stato proposto un emendamento, o un articolo aggiuntivo a quello proposto dal Governo e dalla Commissione, oppure che quindici deputati domandassero la sospensiva; questo è quello che stabilisce il regolamento.

DE NAVA. Domando di parlare per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DE NAVA. Noi domandiamo il rinvio dell'articolo 5 alla Commissione per vedere se non sia il caso, almeno per parte mia, di ritornare all'articolo 5 del Ministero. Io non intendo di presentare un articolo aggiuntivo o sostitutivo perchè qui si tratta di proporre, a mio avviso, che invece dell'articolo 5 della Commissione si discuta ed approvi quello del Ministero.

PRESIDENTE. Ma ella doveva leggere l'articolo 93 del regolamento ed avrebbe visto che la sospensiva quando la discus-

sione sia principiata deve essere chiesta da quindici deputati.

PANTANO. Domandiamo quindici deputati che l'appoggino.

PRESIDENTE. No, bisogna che sia sottoscritta. L'articolo 93 dice:

« La questione sospensiva, quella cioè che rinvia la discussione, e la questione pregiudiziale, quella cioè che di un dato argomento non si abbia a discutere, possono essere proposte da un singolo deputato prima che si entri nella discussione della legge: ma, quando questa sia principiata, devono essere sottoscritte da quindici deputati ».

PANTANO. Le darò subito le quindici firme, onorevole Presidente.

SANTINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTINI. Domando se si deve sospendere la seduta per cercare le quindici firme.

PRESIDENTE. Ha ragione, onorevole Santini, ma cosa vuole? ho creduto di usare la maggiore larghezza.

SANTINI. Domanderemo la votazione nominale.

PRESIDENTE. Dunque se propongono la sospensiva sull'articolo 5, a norma del regolamento, hanno diritto di parlare su questa proposta due soli deputati, compreso il proponente, in favore, e due contro.

L'onorevole Cavagnari ha chiesto di parlare per una dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

CAVAGNARI. Avendo rinunciato a prender parte alla discussione degli articoli di questo disegno di legge, dichiaro di astenermi dal voto ora, salvo votare contro la legge.

PANTANO. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO. Perchè sia rimosso ogni equivoco sulla portata della mia proposta, dichiaro che con essa non intendo di sollevare la benchè minima questione di fiducia, nè mancare di riguardo verso il ministro e verso la Commissione; ma, pur essendo nel loro ordine di idee, desidero soltanto che si perfezioni l'articolo nell'interesse dell'azienda, e ciò al di fuori di qualsiasi considerazione politica.

PRESIDENTE. Dunque la Camera ha ben compresa la questione; l'onorevole Pantano ed altri quattordici deputati propongono il rinvio alla Commissione dell'articolo cinque; questa proposta non è ac-

cettata nè dal Governo, nè dalla Commissione; la pongo a partito.

(La proposta del deputato Pantano dopo prova e controprova non è approvata).

Pongo dunque a partito l'articolo cinque con le aggiunte proposte dalla Commissione e dal Governo di cui ho data lettura.

(È approvato).

Art. 6.

Il Consiglio di amministrazione:

1° approva le norme dei singoli servizi e le relative modificazioni;

2° delibera sul progetto di bilancio preventivo, su quello dell'assestamento, e sul conto consuntivo;

3° approva, in relazione ai bisogni dei diversi servizi, la ripartizione dei fondi stanziati in bilancio o autorizzati con leggi speciali;

4° approva i progetti per lavori sulle linee e dipendenze e le provviste di importo superiore a lire 50 mila, previo il parere dell'ispettorato centrale per tutti quelli che oltrepassano l'importo di lire 200 mila;

5° approva i contratti ad asta pubblica e a licitazione privata di importo superiore a lire ventimila e quelli a trattativa privata di importo superiore a lire cinquemila, a norma dell'articolo 31;

6° autorizza liti attive ed approva transazioni, previo il parere dell'avvocatura generale erariale nei casi di sua pertinenza; quando il valore dell'oggetto controverso o transatto superi lire dieci mila.

Il direttore informerà in ogni adunanza il Consiglio delle liti nelle quali l'amministrazione fosse convenuta negli anzidetti limiti di valore, e darà notizia sommaria di quelle di valore inferiore;

7° approva le convenzioni per concessioni di binari di raccordo, per scambi e nolo di materiale mobile, uso di stazioni comuni e servizi cumulativi e di corrispondenza con altre ferrovie ed imprese di trasporti terrestri, marittimi, fluviali e lacuali, nonchè le convenzioni per abbuoni sulle tariffe vincolati a speciali condizioni;

8° approva le convenzioni per servitù temporanea ed approva le vendite e le permutate di relitti di terreno e altri immobili facenti parte del patrimonio ferroviario, previo il nulla osta dell'amministrazione

demaniale, quando il valore della parte da cedere superi le lire cinquemila. Di queste vendite e permutate sarà dato conto nella relazione di cui all'articolo 9;

9° delibera sulle proposte delle piante organiche e delle norme riguardanti il personale, salvo quanto è disposto dall'articolo 54;

10° delibera le nomine, le promozioni, gli aumenti di stipendio, i collocamenti in disponibilità od in aspettativa e l'esonero definitivo, nonchè la proroga del termine per l'aumento dello stipendio o della paga, la degradazione e la destituzione del personale stabile, salvo quanto è disposto dall'articolo 55;

11° delibera sui ricorsi del personale nei limiti e con le norme stabilite dalla legge e dal regolamento;

12° approva le gratificazioni e i sussidi al personale, quando, secondo il regolamento, eccedano i limiti di competenza del direttore generale;

13° approva le norme relative ad anzidetti aumenti di stipendio o paga al personale

13° bis delibera, udite le proposte del direttore generale, le norme per la concessione di facilitazioni per biglietti a prezzo ridotto in occasione di esposizioni, congressi, pellegrinaggi e simili.

14° delibera su tutti gli altri affari che il presidente stima opportuno sottoporre al Consiglio, e su qualunque altra proposta di iniziativa del direttore generale o dei consiglieri;

15° delibera, o dà parere a richiesta del ministro dei lavori pubblici, su ogni altro argomento che interessi il buon andamento dell'amministrazione e del servizio ferroviario.

Le deliberazioni prese in ogni seduta del Consiglio di amministrazione debbono essere trasmesse in copia al ministro dei lavori pubblici non più tardi del giorno successivo. Il Consiglio di amministrazione comunica col ministro per mezzo del direttore generale.

Su questo articolo sesto l'onorevole Pescetti propone di sopprimere al numero dieci le parole: « salvo quanto è disposto all'articolo 55 ». E poi, dopo il numero 15, propone di aggiungere: « delibera sulle richieste da parte degli istituti di previdenza dei ferrovieri delle somme che occorrono per la costruzione di case economiche per il personale, e fissa la località conveniente dove le case debbono venire costruite ».

L'onorevole Pescetti ha facoltà di parlare.

PESCETTI. Le modificazioni da me proposte facilmente si comprendono, quando si ricordi quello che ebbi l'onore di dire a questa assemblea nella discussione generale.

Noi siamo nel concetto di ridurre l'azione del ministro dei lavori pubblici sull'opera spiegata dal Consiglio di amministrazione, che vogliamo libera, perchè sia veramente capace di sentita e vera responsabilità.

PRESIDENTE. L'onorevole Lucifero Alfonso ha proposto di correggere un errore di stampa all'ultima riga del capoverso 10, in cui, invece di dire: articolo 55, si deve dire: articolo 54.

LUCIFERO ALFONSO. Si tratta di un errore di stampa, e credo che il mio emendamento sarà indubbiamente accettato dalla Commissione e dal Governo.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. L'accetto.

PRESIDENTE. Allora si modificherà il numero.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Pescetti dichiaro che, sebbene io non possa accettare l'aggiunta da lui proposta al numero 15 per le case dei ferrovieri, ho preso altra volta impegno dinanzi alla Camera, e lo manterrò sollecitamente, di presentare un disegno di legge per facilitare la costruzione di case per i ferrovieri, con i fondi degli istituti di previdenza. È quindi inutile la proposta dell'onorevole Pescetti; tanto più che non contiene nè le norme, nè le garanzie che valgano a tutelare il patrimonio delle vedove e degli orfani dei ferrovieri.

Quanto alla soppressione di quanto è disposto nell'articolo 55, l'onorevole Pescetti ha detto di essere stato mosso a parlare dal concetto della autonomia. Orbene l'autonomia non viene in alcun modo offesa, perchè l'articolo 54 non dà facoltà al ministro di sostituire alle proposte fatte dal Consiglio di amministrazione proposte diverse.

Se il Consiglio di amministrazione abbia deliberato che il tal dei tali è degno di essere nominato capo-servizio, il ministro non può nominare un altro, ma ha il diritto di sapere se colui, che viene proposto dal Consiglio di amministrazione, meriti la sua fiducia, poichè egli deve risponderne dinanzi al Parlamento.

In altri termini, può anche non appro-

vare queste proposte. Se il ministro le approva, ne assume la responsabilità; se non le approva, chiama il Consiglio di amministrazione a deliberare una seconda volta, ma non può sostituire a quella, che è stata la deliberazione del Consiglio, una proposta diversa.

Questa è la funzione del ministro, onorevole Pescetti; di guisa che l'autonomia tanto nell'uno quanto nell'altro caso rimane perfettamente salva.

PRESIDENTE. Onorevole Pescetti...

PESCETTI. Io prendo volentieri atto dell'impegno dell'onorevole ministro circa la presentazione del progetto di legge per le case economiche dei ferrovieri, tanto più che i fondi per queste costruzioni saranno proprio quelli delle Casse di previdenza. Un alto senso di reale assistenza e difesa a pro dei ferrovieri e delle loro famiglie assicura quel progetto. Anche il servizio ne trarrà beneficio.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Il progetto sarà presentato probabilmente nella entrante settimana (*Bene! Bravo!*)

PESCETTI. Per questa parte adunque ringrazio e non insisto più oltre. Ma sull'altro emendamento debbo insistere.

PRESIDENTE. Questo è dunque l'emendamento che l'onorevole Pescetti mantiene: Al numero 10 sopprimere « salvo quanto è disposto dall'articolo 55 ».

LUCIFERO ALFONSO. Onorevole Presidente, c'è anche la mia correzione: articolo 54.

PRESIDENTE. Benissimo, ha ragione: pongo a partito la proposta dell'onorevole Pescetti.

(*Non è approvata.*)

Pongo ora a partito l'articolo 6 con la correzione proposta dall'onorevole Lucifero Alfonso accettata dal Governo e non contrastata dalla Commissione, che, cioè, all'ultima riga del capoverso 10, invece che articolo 55, si dica: articolo 54.

(*È approvato.*)

Art. 7.

La direzione generale ha sede in Roma. Però taluni servizi ed uffici dipendenti possono risiedere in altre città del Regno.

La ripartizione ed il raggruppamento dei servizi della direzione generale sono determinati per decreto reale, previo parere del Consiglio di amministrazione.

I membri dell'ispettorato centrale hanno funzioni di vigilanza e di consulenza, a norma della legge e del regolamento, e possono inoltre ricevere altri incarichi dal direttore generale.

Per le funzioni di consulenza tecnica, circa i progetti di maggiore importanza, i membri dell'ispettorato centrale possono essere costituiti in Commissioni. La durata e la competenza di queste Commissioni, e l'ammontare del valore dei progetti e degli affari da sottoporre al loro parere, sono stabiliti con regolamento speciale.

(È approvato).

Art. 8.

Il direttore generale, su conforme deliberazione del Consiglio di amministrazione, propone al ministro dei lavori pubblici:

a) il progetto di bilancio di previsione dell'azienda, le successive variazioni ed il conto consuntivo;

b) la proposta di prelevamento di somme dal fondo di riserva per spese impreviste di cui all'articolo 24;

c) i provvedimenti e le proposte concernenti modificazioni alle condizioni dei trasporti e alle tariffe;

d) i progetti dei lavori per i quali occorre la dichiarazione di pubblica utilità a sensi dell'articolo 77.

Anche qui l'onorevole Lucifero Alfonso propone giustamente di correggere il numero di un articolo:

All'ultima riga del comma d) invece di articolo 77, si dica: articolo 75.

LUCIFERO ALFONSO. La correzione è imposta dall'essere avvenuto uno spostamento negli articoli.

PRESIDENTE. Benissimo: con questa correzione, non contrastata dal Governo e dalla Commissione, pongo a partito l'articolo 8.

(È approvato).

Art. 9.

Il direttore generale, previa l'approvazione del Consiglio di amministrazione, presenta al ministro dei lavori pubblici una relazione annuale, da allegarsi al bilancio di previsione, su tutto l'andamento dell'azienda, nella quale sia data ragione dei contratti importanti stipulati, e delle deliberazioni in materia di condizioni di trasporto e di tariffe e siano posti in evidenza i prodotti e le spese, e indicate le modifi-

cazioni che lo studio e l'esperienza suggeriscano di apportare all'azienda.

(È approvato).

Art. 10.

Spetta al direttore generale:

a) ordinare le spese nei limiti del bilancio approvato e nei modi stabiliti dalle leggi e dai regolamenti;

b) dare esecuzione alle deliberazioni del Consiglio di amministrazione;

c) rappresentare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a tutti gli effetti giuridici verso i terzi, salvo la disposizione dell'articolo 12, n. 1, e dell'articolo 872 del codice di commercio;

d) approvare, in linea tecnica e finanziaria, progetti di lavori di importo non superiore a lire cinquantamila e non richiedenti espropriazioni;

e) autorizzare la esecuzione dei lavori, delle provviste e delle spese cui si riferiscono le assegnazioni approvate dal Consiglio di amministrazione;

f) approvare i contratti per lavori e provviste ad asta pubblica e licitazione privata fino a lire ventimila e per lavori e provviste a trattativa privata fino a lire cinquemila;

g) approvare la esecuzione dei lavori in economia ed a cottimo compresi nelle assegnazioni;

h) autorizzare liti attive e approvare transazioni, quando il valore dell'oggetto controverso non superi le lire diecimila, previo il parere dell'Avvocatura erariale quando si tratti di transazioni in cause relative ad immobili patrimoniali e il valore della causa superi la competenza pretoriale;

i) approvare corse a prezzo ridotto e la concessione di facilitazioni per treni in occasione di feste, fiere e simili;

l) approvare le proposte per il conferimento di premi speciali, e le gratificazioni ed i sussidi al personale, che non raggiungano la competenza del Consiglio d'amministrazione a termini del regolamento per la esecuzione della presente legge;

m) autorizzare, nei casi di urgenza, l'incominciamento dei lavori e delle provviste già deliberate dal Consiglio di amministrazione, anche in pendenza dell'approvazione e registrazione dei relativi contratti; e prendere altri provvedimenti necessari per garantire la continuità e sicurezza dell'esercizio, salvo a chiedere la sanzione dal Con-

siglio di amministrazione nella prima adunanza.

n) ordinare quant'altro sia necessario per i bisogni dell'azienda e non richieda l'intervento nè del Consiglio d'amministrazione, nè del ministro dei lavori pubblici.

Il direttore generale informa, nei termini stabiliti dal regolamento, il ministro ed il Consiglio d'amministrazione degli atti più importanti, e dà notizia sommaria degli altri, compiuti in dipendenza delle sue attribuzioni e facoltà.

Su conforme parere del Consiglio di amministrazione, e coll'approvazione del ministro, potranno essere dal direttore generale delegate temporaneamente alcune delle sue facoltà ad altri funzionari dipendenti.

Il direttore generale potrà, con parere favorevole del Consiglio, proporre al ministro taluni funzionari; in numero non maggiore di quattro, che abbiano incarico di presiedere all'azione di parecchi servizi col titolo di direttori aggiunti, e fra essi potranno essere designati uno o due che abbiano ad assumere le veci del direttore generale in caso di assenza od impedimento.

(È approvato).

Art. 11.

Sono istituite direzioni compartimentali di esercizio, alla dipendenza della direzione generale.

Il numero, le sedi, la circoscrizione e l'ordinamento interno delle direzioni compartimentali sono determinati con decreto reale, udito il Consiglio di amministrazione ed il Consiglio dei ministri.

Con altri decreti reali, e colle stesse forme, potranno essere determinati i provvedimenti necessari per raggruppare o coordinare l'azione di talune direzioni compartimentali o quella di taluni servizi.

Ogni decreto che tocchi al numero o alle sedi delle direzioni compartimentali dovrà essere presentato senza ritardo al Parlamento per essere convertito in legge.

Su questo articolo l'onorevole Marescalchi propone un emendamento che sarebbe quello di far seguire, dopo il secondo capoverso, il quarto capoverso così emendato: « Questo decreto, come ogni altro che modifichi il numero o le sedi, ecc., quindi come quarto il terzo capoverso ».

Poi l'onorevole Pescetti propone al terzo capoverso dopo le parole: « taluni servizi » aggiungere: « per trasformarli anche in direzioni di esercizio ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Marescalchi per svolgere il suo emendamento.

MARESCALCHI. Questo articolo 11, a mio modesto avviso, è uno di quelli che darebbero buoni argomenti a coloro che hanno affermato che, con questa legge, si proroga il provvisorio piuttostochè provvedere definitivamente all'ordinamento ferroviario, e che il Parlamento delega un po' troppo la sua funzione legislativa al Governo.

Trattandosi di costituire le direzioni compartimentali, che sono uno dei capisaldi dell'esercizio di Stato, perchè saranno veramente gli organi effettivi del decentramento ferroviario, i mezzi coi quali si potrà sviluppare il traffico locale in modo che riesca omogeneo per ogni regione e che, pur provvedendo a interessi peculiari di regioni nell'armonia dei suoi effetti economici, commerciali e industriali serva altresì a dare una maggiore coesione e una maggiore unità nazionale, pareva più conveniente che il Governo in questa occasione fosse venuto dinanzi al Parlamento con una proposta concreta e organica di quello che a parer suo deve essere l'ordinamento immediato di queste circoscrizioni nuove.

Perchè quando si riflette che non si può portare il più piccolo cambiamento alle più modeste circoscrizioni amministrative e giudiziarie senza una legge, mal si comprende come dovendo formare per la prima volta questa grande circoscrizione organica, si creda di poter fare a meno del Parlamento.

PRESIDENTE. Onorevole Marescalchi, il suo emendamento non riguarda la materia in genere, ma lo spostamento di un capoverso.

MARESCALCHI. Onorevole Presidente, ella è troppo buon giurista per non comprendere che in questo semplice spostamento, anzi nella semplicissima parola *questo* che ho aggiunta è tutta la forza delle cose che sono per dire, perchè con quella modificazione si fa entrare il Governo in quella correttezza costituzionale dalla quale io credo sia uscito proponendo di sottrarre al Parlamento la formazione di queste circoscrizioni importantissime. Ora se questa è la ragione del mio emendamento, io devo spiegarlo.

PRESIDENTE. A me pareva che ella entrasse nella materia generale delle circoscrizioni, e le ho detto: badi che il suo emendamento è solo di forma, perchè vuole uno spostamento.

MARESCALCHI. Ma è questo sem-

plice spostamento che determina tutta la nuova procedura. Appunto io mi lagno perchè, con la formula adottata, non si compia quella funzione legislativa che credo si debba compiere, cioè, non si costituiscano le importantissime circoscrizioni ferroviarie per legge, ma per decreto reale, per atto del Governo, come sono state costituite le otto direzioni compartimentali che presentemente funzionano.

Io sostengo che questa è materia legislativa perchè, riguardando importantissimi interessi di regioni, tutti i rappresentanti di queste diverse regioni devono avere il mezzo di venir qui a sostenere questi interessi, che nel complesso loro formano l'interesse generale della Nazione.

Ora l'articolo invece dice che il Governo può a suo piacere, con decreto reale, costituire numero e sedi di direzioni compartimentali dove vuole. Soltanto con poca logica si dice poi che ogni decreto, che tocchi questo numero e queste sedi, deve presentarsi al Parlamento per essere convertito in legge.

Il Parlamento, dunque, non può fare l'ordinamento generale, ma dovrà occuparsi di qualunque piccola variazione nel numero e nelle sedi. Ciò non è logico, mentre invece è necessario e risponde alla funzione legislativa che la grande circoscrizione ferroviaria sia fatta dal Parlamento, o, per lo meno, se pure fatta per decreto reale, in quanto il Governo possa credersi meglio in grado di studiare e proporre questa circoscrizione, gli si faccia obbligo di presentare al Parlamento il decreto reale, per la conversione in legge. In tal modo tutti gli interessi legittimi, che siano stati trascurati od offesi, avranno modo, per la voce dei loro rappresentanti, di essere qui dentro difesi.

Quello, che è avvenuto, signor ministro, a proposito della prima istituzione delle direzioni compartimentali, ci ammaestra che gli interessi di non tutte le regioni sono stati rispettati, ed ella sa, senza che io entri in particolari, che forse il Presidente non mi permetterebbe di svolgere, ella sa che vi è un'importante regione del centro d'Italia, che non è stata affatto considerata, mentre lo avrebbe dovuto essere per tante ragioni.

Oggi con questo articolo noi non possiamo venir qui a difendere gli interessi sconosciuti di questa regione, e non lo potremmo neppure domani se l'articolo fosse approvato nella formula, proposta dalla Commissione.

È interesse di tutti, onorevoli colleghi, perchè tutti voi potreste trovarvi domani a dovere difendere i diritti delle vostre regioni, e non lo potreste in forza di questo articolo, poichè il Parlamento non solo si toglie con esso la facoltà di fare la prima e grande circoscrizione, ma si toglie anche la iniziativa di fare proposte in merito al numero e alle sedi delle circoscrizioni. È quindi interesse generale, che la grande circoscrizione così come sarà formata per effetto di questa legge, prima di essere applicata, sia portata alla discussione e alla deliberazione del Parlamento.

Io credo che il Governo non vorrà prendere quest'articolo come una conversione in legge dello stato presente, perchè, ripeto, la circoscrizione delle direzioni compartimentali offre materia larghissima ai rappresentanti di diverse provincie per protestare altamente e per venire a sostenere qui i diritti delle provincie stesse. Io rappresento appunto una di queste regioni, che è stata iniquamente sacrificata nel primo ordinamento, e potrei esaurientemente provare la ingiustizia patita, ed esaurientemente dimostrare i diritti e la convenienza che una direzione compartimentale in tale regione sia posta, ma riconosco che non può essere questa la sede adatta per simile discussione. Ma appunto per ciò credo di dovere invocare una disposizione in forza della quale noi tutti possiamo aver sicuro e ampio modo di difendere gli interessi delle nostre regioni, quando il Governo li offendesse o li trascurasse.

In verità non mi pare di chiedere che il giusto.

Il mio emendamento quindi lo voglio raccomandare al ministro ed agli egregi uomini della Commissione, con queste parole non mie, le quali, credo, dovranno trovare presso di essi favorevolissima accoglienza.

« Si ritiene necessario che il decreto reale riguardante il numero e le sedi sia convertito in legge, e ciò non solo perchè trattasi di ufficio permanente, in cui si sostanzia l'ordinamento generale ferroviario, ma ben anche perchè il Parlamento abbia modo di controllare la distribuzione delle sedi, verificando che essa risponda alle condizioni del traffico e alle legittime esigenze delle varie regioni d'Italia ».

Questo scriveva nella pregevole sua relazione sul primo disegno di legge sull'ordinamento ferroviario l'onorevole Lacava in unione al collega Pantano, ed io perciò

son certo che oggi il ministro delle finanze, da vecchio ed autorevole parlamentare come è, vorrà consigliare il suo collega dei lavori pubblici e la Commissione, di cui fino a pochi giorni fa fu autorevole presidente, ad accettare il mio emendamento, che è tanto rispettoso dei diritti e delle prerogative parlamentari.

PRESIDENTE. L'onorevole Pescetti propone che al terzo comma di questo articolo 11, dopo le parole « taluni servizi » si aggiungano le parole: « per trasformarli anche in Direzioni di esercizio ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pescetti per svolgere questo suo emendamento.

PESCETTI. In questo articolo si riassume la parte forse più importante, più delicata, più difficile dell'ordinamento interno dell'azienda ferroviaria. È proprio qui, in questo articolo, che sta il pernio della vita o della morte nell'esercizio ferroviario. È da questo articolo che si veggono le gravi colpe commesse, e si deve cavare il monito perchè non se ne commettano delle altre. Forse con questo articolo si comincia a recitare il *mea culpa*. Conviene che la Camera riassuma nel suo pensiero e nella sua coscienza quello che è il male fatto, per formare il proposito di non commettere nuove colpe.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Atto di contrizione.

PESCETTI. Sicuro, è proprio qui dove i ministri passati debbono recitare l'atto di contrizione. Io non farò fare un atto specifico di contrizione all'onorevole Ferraris, al grande colpevole, e tanto più colpevole perchè si è mostrato impenitente. (*Interruzioni del deputato Ferraris Carlo*).

Io ho una grande stima e reverenza per il professore Ferraris per dottrina ammirato in Italia e fuori, ma sta in fatto che egli, trasportato di un colpo dalle aule serene della scienza nell'ambiente parlamentare, e subito d'un altro colpo nel seggio di ministro dei lavori pubblici, privo di speciali studi tecnici, rimase un valoroso scienziato, ma fece pagare all'azienda ferroviaria il suo noviziato di deputato e di ministro. (*Si ride*).

Ci potrebbe quasi anche essere un processo di responsabilità ministeriale. Perchè proprio nella legge del 22 aprile 1905 (stia bene attenta la Camera) vi è l'articolo 5 che imponeva di mantenere provvisoriamente l'ordinamento dei servizi tecnici ed ammini-

strativi vigenti presso le tre società esercenti fino a che per legge non si fosse avuto l'ordinamento definitivo dell'azienda di Stato.

Invece, in onta al testo dell'articolo, sebene alla Camera nella seduta del 18 aprile 1905 lo stesso ex ministro Ferraris avesse detto: io non modificherò prima che l'esperienza ci illumini; mosso dal gabinettismo, arrivò a buttare per aria tutto, costituendo quei tredici servizi e quelle otto direzioni compartimentali nei quali rivivono avidità ed errori già condannati. Fino le Mediterranee che coi congegni del loro disservizio battono e sostituiscono i buoni, semplici, perfezionati congegni delle Adriatiche.

Quindi se vi è il precedente che ad onta del testo di un articolo un ministro non ha rispettato nè la lettera della legge nè le sue dichiarazioni solenni, è evidente che oggi non dobbiamo con formole poco chiare impedire di correggere gli errori commessi.

Come dissi torno a ripetere siamo sempre nel regime delle toppe; siamo nel provvisorio mentre si ha l'aria di avere il definitivo.

Siamo nel falso perchè si pretende di curare un grande malato prima che il naturale corso del male ci faccia conoscere le parti malate da ripulire o estirpare. E nel fissare a domani in un modo positivo il regime dell'azienda non abbiamo meschine preoccupazioni regionali.

Bisogna siano rispettate le necessità di un servizio unitario nell'interesse dell'azienda ferroviaria, e della nazione tutta; non debbono prevalere i piccoli interessi locali.

Un servizio ferroviario bene organizzato è il bene di tutti i paesi, di tutte le città perchè è la vita che corre, sono tutte le energie economiche, commerciali e industriali che si svegliano e si muovono.

Dunque per queste ragioni io che ormai veggio la legge per la via di una sicura approvazione, perchè anche quando sono venuti dianzi in sostegno nostro e di Pantano le squadre dell'onorevole Sonnino, siamo stati battuti, vi prego adottare la formula da me proposta che è più larga per mirare ad un ordinamento rinnovato sulla base delle direzioni di esercizio che dettero sì buona prova sotto il regime delle ferrovie Adriatiche nella esperienza ammonitrice e correggitrice di venti anni.

Nè si adopri più la brutta parola di tradizioni storiche per residenza di compartimenti.

Finora si era parlato di tradizioni storiche, per salvare le piccole Università, per

fabbricare spostati nel mondo degli intellettuali.

Non inventiamo un'altra frase pericolosa. È già di per sé troppo pericolosa una legge che doveva essere definitiva, che mentre si fa e a torto si impone per farla passare si chiama provvisoria. Il provvisorio sul provvisorio è proprio un brutto lavoro, perché minaccia di incancrenire il male anziché di liberare il malato.

Presentazione di una relazione e di un disegno di legge.

PRESIDENTE Invito l'onorevole Di Stefano a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

DI STEFANO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Istituzione della sezione industriale presso la scuola di applicazione annessa alla regia Università degli studi di Palermo.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la concessione di una seconda proroga del termine per l'attuazione del piano di risanamento della città di Bologna.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione di un disegno di legge intitolato: Concessione di una seconda proroga del termine per l'attuazione del piano di risanamento della città di Bologna.

Questo disegno di legge sarà stampato e distribuito.

Si riprende la discussione dell'ordinamento ferroviario di Stato.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ho udito più volte ripetere in questa discussione che, arbitrariamente e contro le precise disposizioni della legge, l'onorevole Carlo Ferraris abbia mutato gli ordinamenti, esistenti al tempo in cui fu introdotto l'esercizio di Stato. Ciò non è esatto; mi permetta l'amico Ferraris che io difenda l'opera sua, poichè è il testo stesso della legge che la difende: infatti lo stesso articolo 5, invocato anche testè dall'onorevole Pescetti, dice:

« L'ordinamento dei servizi tecnici ed amministrativi ora vigente sulle linee affi-

date alle tre Società esercenti, è provvisoriamente mantenuto, salvo le modificazioni che occorressero per migliorarlo ed adattarlo alle nuove condizioni dell'azienda ».

Di guisa che si può discutere dell'opportunità delle innovazioni introdotte dal collega Ferraris, fatte d'accordo col direttore generale, ma non si può mettere in dubbio la legalità perfetta del provvedimento. Orbene l'articolo 11 evidentemente è una ulteriore attuazione dei concetti che in quel tempo prevalsero.

È un articolo in cui, è vero, non vi sono i particolari che avrebbe desiderato l'onorevole Marescalchi; ma appunto per tale considerazione esso è stato lodato dall'onorevole Carmine, il quale ha riconosciuto che sarebbe stata proposta poco pratica, quella di cristallizzare in una disposizione precisa di legge gli ordinamenti tecnico-amministrativi di tutta quanta l'azienda. Quali devono essere cotesti ordinamenti tecnici?

L'onorevole Pescetti diceva a questo punto una cosa esatta. Non vi possono essere ragioni storiche da far valere per stabilire la sede delle direzioni compartimentali. Le direzioni compartimentali devono essere stabilite là, dove sono richieste dai bisogni del servizio; ed il loro numero deve essere determinato con criteri affatto obiettivi.

E parmi non inopportuno ripetere una giusta osservazione fatta dall'onorevole Alessio quando si discusse altra volta sul numero delle direzioni compartimentali; egli osservò che non è il numero dei chilometri che deve determinare il numero e le circoscrizioni degli uffici compartimentali, ma l'indole della rete, le correnti del traffico, e tutti quegli altri elementi che valgano organicamente a stabilirne la circoscrizione.

Per le considerazioni accennate nel progetto ministeriale, non per sottrarre al Parlamento decisioni importanti - il che sarebbe assurdo, essendo tutti i provvedimenti sottoposti al sindacato parlamentare per via di interrogazioni, di interpellanze, di discussione di bilanci - ma per evitare che criteri politici potessero penetrare e prevalere nella determinazione delle sedi delle direzioni compartimentali, era stato proposto un diverso testo dell'articolo 11, e cioè che il numero delle sedi fosse determinato con decreto reale, udito il Consiglio di amministrazione ed il Consiglio dei ministri. E ciò per significare chiaramente che criteri politici non dovessero entrare in questo argomento.

Ma la Commissione parlamentare ha creduto che non si dovesse sottrarre al Parlamento l'esame di cotesta questione, e che il decreto reale relativo dovesse convertirsi in legge.

Per un atto di doveroso ossequio al Parlamento, io ho consentito a questa formula, ma la sua accettazione non può e non deve significare che altri criteri, all'infuori dei criteri tecnici, debbano valere.

Tutto l'emendamento dell'onorevole Marescalchi si riduce sostanzialmente a ciò: egli dice: non soltanto i decreti successivi che modificassero il numero e le sedi, devono essere presentati al Parlamento, ma anche il primo decreto organico che determina le circoscrizioni.

Ora io non esito, poichè ho consentito nel primo emendamento della Commissione, ad accettare anche l'emendamento del collega Marescalchi, ma torno a ripetere che con ciò non intendo riconoscere titoli storici ma soltanto titoli puramente tecnici ed amministrativi.

Le sedi dei compartimenti devono essere poste dove il servizio lo richiede, ed aggiungo che moltiplicare le direzioni compartimentali significa moltiplicare le ruote dell'azienda ferroviaria; e prima di aggiungere altre direzioni compartimentali, bisogna pensarci molto.

L'onorevole Pescetti ha anche osservato: non basta che di regolare questa materia con decreti, ecc.; non basta raggruppare e coordinare l'azione di talune direzioni compartimentali, io desidero che voi dichiariate esplicitamente la possibilità di trasformare alcuni servizi in direzioni di esercizio.

Orbene cotesta questione delle direzioni compartimentali è una delle più gravi che l'onorevole Alessio ed io abbiamo discusso in questa Camera.

Nello stesso nostro paese abbiamo due tipi di direzioni, il tipo Mediterraneo e il tipo Adriatico, il tipo Mediterraneo che ha un direttore e diversi capi di ufficio e il tipo Adriatico, che abbiamo ancora conservato ad Ancona, e che consta della funzione dei diversi uffici.

Ora l'esperienza non è ancora matura sulla scelta dell'uno o dell'altro tipo; quindi non conviene pregiudicare l'avvenire. D'altra parte la possibilità o meno delle Direzioni di esercizio è da esaminare in concreto e non è esclusa dal testo della legge.

E fu proprio il presidente del Consiglio che col suo abituale acume suggerì questa formula che, cioè, con decreti reali si sa-

rebbe potuto coordinare l'azione di talune direzioni compartimentali, appunto per lasciare aperta la via anche a cotesto provvedimento della istituzione di direzioni di esercizio.

Come è noto, un esperimento è stato già fatto in quel formidabile triangolo Torino-Milano-Genova per coordinare l'azione dei vari servizi. Se ciò basti o se convenga provvedere altrimenti, è cosa che l'esperienza ci dimostrerà. Tenendo presente la formula che abbiamo adoperato, prego l'onorevole Pescetti di non insistere nella sua proposta.

CRESPI, *della Commissione*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRESPI, *della Commissione*. Ho domandato di parlare per associarmi all'onorevole ministro nel pregare l'onorevole Pescetti di non insistere nel suo emendamento, assicurandolo che lo stesso concetto, che ha guidato lui nell' esporre alla Camera la sua proposta, ha guidato la Commissione in una lunga discussione che si fece in presenza degli onorevoli ministri proprio su questa questione gravissima del coordinamento di tutto il servizio delle sedi compartimentali e delle direzioni dell'esercizio. È parso alla Commissione di dover accettare la formula proposta dal ministro, perchè questa è questione eminentemente tecnica, nella quale noi commissari, eletti dalla Camera, non abbiamo creduto di avere tutta la competenza necessaria per addivenire ad una definitiva organizzazione dell'intero servizio ferroviario. A questo forse si sarebbe potuto addivenire, adottando una nuova forma di direzione compartimentale e di esercizio, se a questo disegno di legge avesse preceduto tutta una indagine speciale sull'andamento del servizio ferroviario in Italia; ma non essendo così avvenuto e mancando a noi la competenza che era necessaria, abbiamo creduto di dover rimettere all'avvenire, e specialmente al Consiglio di amministrazione, assistito nel caso dalla Commissione parlamentare di vigilanza, la determinazione delle circoscrizioni e la grossa questione se più convenga la divisione in compartimenti oppure il raggruppamento di certi compartimenti in direzioni di servizio.

Creda l'onorevole Pescetti che noi ci siamo molto occupati del problema del famoso triangolo nel quale ancora si affatica tanto il traffico e nel quale noi temiamo ancora di veder verificare ben presto un disservizio, se non uguale, altrettanto grave per il paese come quello che abbiamo testè passato...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.
No, no.

CRESPI, *della Commissione*. Speriamo di no; però io dinanzi all'onorevole ministro ed alla Camera debbo denunciare che si stanno organizzando una quantità di camorre per poter avere nel prossimo inverno gli utili che si sono avuti nei porti italiani nell'inverno scorso, e per poter avere forse utili maggiori.

Nell'inverno scorso abbiamo veduto salire le spese di sbarco a somme assolutamente fantastiche; ed io posso affermare, con piena conoscenza di causa e per informazioni assolutamente esatte, che si sta predisponendo tutto un lavoro intenso ed efficace, tanto nel porto di Genova quanto in quello di Venezia, affinché gli sbarchi di tutte le materie prime per le nostre industrie abbiano ad essere gravati di enormi spese.

Davanti ad una tale prospettiva, l'intera industria italiana si spaventa e si ribella, tanto che una gran parte degli industriali italiani continua ad inviare la propria merce nei porti stranieri e si propone di continuare con questo sistema per evitare appunto le camorre che si stanno costituendo nei porti italiani...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono dunque camorre portuali, non ferroviarie.

CRESPI, *della Commissione*. Sicuro, camorre portuali.

Voci. Ma dove?

CRESPI, *della Commissione*. Cito un esempio, anzi ne citerò due.

È noto che alcuni negozianti di carbone nel porto di Genova si sono scagliati contro un nostro collega, il deputato Rizzetti, e poi contro il presidente del Consorzio, generale Canzio, perchè questi avevano denunciato che i negozianti avevano fra di loro colluso per aumentare enormemente il prezzo del carbone...

CAVAGNARI. Chiedo di parlare.

CRESPI, *della Commissione* ...ed i negozianti di carbone di Genova hanno smentita tale collusione.

Ebbene, io posso assicurare che io stesso ho visto i documenti di tale collusione perchè vi furono delle ditte...

PRESIDENTE. Ma questo non si riferisce alla legge.

CRESPI, *della Commissione*. Permetta, onorevole Presidente, si tratta di una questione assai grave... perchè vi furono delle ditte che scrissero a negozianti diversi per

avere da questi i carboni che poi dovevano spedire agli altri; e non più tardi di pochi giorni or sono il generale Canzio dovette fare un'inchiesta perchè la spesa di sbarco di due piroscafi era stata decuplicata in confronto della spesa effettiva; e dall'inchiesta emerse che la spesa di sbarco di un piroscavo che era stata esposta in lire 21,000, si riduceva a 2,700 lire, e che la spesa di scarico di un altro piroscavo che era stata esposta in 32,000 lire, era in realtà di sole lire 3,000!

Ora tuttociò è assai grave ed ha attinenza con la questione dei compartimenti e della direzione generale, perchè non potrà avvenire quando il traffico sarà organizzato in modo da favorire lo sfollamento dei porti e da facilitare l'avviamento delle merci dai porti all'industria.

Dunque, onorevole Pescetti, creda pure che la Commissione è perfettamente nel suo ordine di idee; essa rinuncia ad istituire per ora l'aggruppamento di alcuni compartimenti e la direzione d'esercizio del triangolo famoso, perchè crede più opportuno di attendere che l'esperienza, la quale probabilmente sarà ancora dolorosa per qualche anno, abbia ad insegnare, specialmente al Consiglio di amministrazione, quale sia la miglior via per arrivare al più presto possibile alla realizzazione del nostro comune desiderio, cioè al definitivo e perfetto assetto delle ferrovie italiane.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

Ma io lo prego di non parlare su questo argomento, bensì sull'articolo.

CAVAGNARI. Ho rinunciato a prender parte alla discussione degli articoli e faccio questa piccola eccezione, perchè trovo da ridire qualche cosa sugli apprezzamenti fatti dall'onorevole Crespi. E lo faccio anche perchè pochi giorni or sono (non era presente l'onorevole Crespi e me ne rincresce) ebbi occasione di ritornare sopra questo argomento ed ebbi l'onore di far presente alla Camera che il presidente della Camera di commercio di Genova aveva proceduto ad un'inchiesta, per vedere appunto quali irregolarità e speculazioni vi fossero state da parte dei commercianti del porto di Genova e specialmente da parte dei commercianti di carbone.

Ora quel presidente della Camera di commercio, uomo indipendente e non sospetto, sul quale non grava la responsabilità del disservizio del porto di Genova che si associa al disservizio ferroviario, da questa

inchiesta ha potuto assodare che nulla di vero vi era in quelle insinuazioni, che costituivano una diffamazione a carico dei negozianti di carbone di Genova. Questo risulta da un'inchiesta, non unilaterale e fatta dall'interessato o dal diffamatore, ma fatta da un presidente di Camera di commercio, che è superiore ad ogni sospetto.

Dunque non si può far ricadere la responsabilità ai commercianti di Genova, quando questa responsabilità ricade sul pessimo andamento dei servizi, sulla nessuna capacità a sapere ordinare e dirigere una funzione come quella del Consorzio di Genova.

PRESIDENTE. Vede, onorevole Crespi, ella ha suscitato addirittura una questione gravissima.

CAVAGNARI. Le spese del porto di Genova sono gravissime. Ma ciò dipende dalla insufficienza del porto di Genova, associata all'insufficienza ferroviaria. E questo durerà per molto tempo, onorevole Crespi!

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, la smetta!

CAVAGNARI. La merce verrà sì dal Nord...

PRESIDENTE. Non mi metta nella necessità, onorevole Cavagnari, di doverle togliere la facoltà di parlare.

CAVAGNARI. Io ho qui un memoriale che mi è venuto questa mattina da Genova, e che dice: il commercio del porto nel primo quadrimestre dell'anno in corso è diminuito. Sono cifre sconfortanti.

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, io sarò costretto a non lasciarla continuare.

CAVAGNARI. Non si può toccare l'onestà dei commercianti di Genova. Bisogna lasciare la responsabilità del disservizio del porto e del disservizio ferroviario a chi tocca.

Perdoni, l'onorevole Presidente e perdoni la Camera se ho dovuto ritornare sulla questione.

PRESIDENTE. Piuttosto che chiedere questi perdoni, sarebbe meglio di non suscitare certe questioni. *(Si ride)*.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. La Camera mi consentirà, sebbene questo argomento sia estraneo al tema in discussione, che io dica una parola sola intorno alla questione sollevata dall'onorevole Crespi e che ha fatto svegliare dal suo volontario letargo l'onorevole Cavagnari. *(Si ride)*.

L'onorevole Crespi ha accennato a ca-

morre. Io mi sono permesso di interrompere, dicendo che di camorre ferroviarie non ne conosco alcuna.

CRESPI. No! no!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ad ogni modo, la questione dello sbarco o dell'imbarco delle merci non riguarda il servizio ferroviario.

Ed è questione di assai difficile soluzione, perchè il porto di Genova non ha una estensione di calate e di depositi, proporzionata alla intensità del traffico; sicchè è avvenuto effettivamente che le chiatte nel porto di Genova servono come depositi e calate provvisorie.

Ma io devo dichiarare (e di ciò mi faranno testimonianza l'onorevole Crespi prima e l'onorevole Cavagnari dopo) che ogni qualvolta l'amministrazione dello Stato ha potuto, adoperando tutti i mezzi che erano a sua disposizione, ha reso meno difficile la condizione del commercio, facilitando il deposito dei carboni.

DANEO, *relatore*. Questo è verissimo!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Crespi ne è certamente informato.

Debbo ancora dichiarare che da parte dell'amministrazione del Consorzio autonomo, nelle gravissime difficoltà dell'inverno scorso, ho sempre trovato una cooperazione veramente efficace e volenterosa. Questa è la verità ed io tengo a dichiararla a viso aperto.

Ad ogni modo non bisogna far risalire alla malavoglia degli uomini, ciò che dipende dalla condizione delle cose.

Confido che la Camera approverà sollecitamente la legge sui porti che allargherà la potenza dei nostri scali; ed in tal modo avremo reso un grande servizio al paese.

PRESIDENTE. Onorevole Pescetti, insiste nel suo emendamento?

PESCETTI. Apprendo con soddisfazione che noi di questa parte della Camera si sia proprio messo gli occhi diligenti su questo punto del progetto, che richiamò lo sguardo penetrante dell'onorevole presidente del Consiglio; la formula da me proposta mi sembra più chiara e più specifica.

Ma se nella formula del progetto ministro e Commissione riconoscono incluso anche il concetto mio, non guarderò se la veste è più o meno striminzita. Non insisto nell'aggiunta.

PRESIDENTE. Commissione e ministro accettano l'emendamento Marescalchi.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma con una modificazione al terzo comma, nel quale bisogna sopprimere le parole « e con le stesse forme »; altrimenti tutti i decreti reali dovrebbero essere presentati al Parlamento per la conversione in legge.

PRESIDENTE. Di modo che l'articolo 11 rimarrà così formulato:

Sono istituite direzioni compartimentali di esercizio, alla dipendenza della direzione generale.

Il numero, le sedi, la circoscrizione e l'ordinamento interno delle direzioni compartimentali sono determinati con decreto reale, udito il Consiglio di amministrazione ed il Consiglio dei ministri.

Questo decreto, come ogni altro che modifichi il numero o le sedi delle direzioni compartimentali, dovrà essere presentato senza ritardo al Parlamento per essere convertito in legge.

Con altri decreti reali potranno essere determinati i provvedimenti necessari per raggruppare o coordinare l'azione di talune direzioni compartimentali o quella di taluni servizi.

Con queste modificazioni lo pongo a partito.

(È approvato).

Art. 12.

Le direzioni compartimentali nell'ambito della propria circoscrizione ed uniformandosi alle leggi, ai regolamenti, agli ordini ed alle istruzioni ricevute dal direttore generale:

1° rappresentano, nei limiti della loro circoscrizione, in persona del funzionario che sarà determinato dal regolamento, l'Amministrazione verso i terzi, salvo la disposizione dell'articolo 872 del codice di commercio;

2° provvedono, in conformità alle istruzioni della direzione generale, all'andamento dei servizi attivi dell'esercizio, movimento e traffico, trazione e materiale, manutenzione e sorveglianza delle linee; ed in genere alla gestione tecnica, amministrativa e contabile della parte di azienda loro affidata, che non faccia capo direttamente alla direzione generale;

3° approvano lavori di ripristino e di manutenzione straordinaria e le provviste per lavori, nei limiti d'importo fissati dai regolamenti generali di servizio;

4° approvano i contratti per lavori e provviste ad asta pubblica ed a licitazione

privata, nonchè gli altri contratti sempre nei limiti fissati dal Consiglio di amministrazione e dalla direzione generale;

5° approvano l'esecuzione ad economia od a cottimo dei lavori e delle provviste compresi nei programmi approvati;

6° studiano e presentano, in quanto non sia riservato alla direzione generale, i progetti di lavori e le proposte di provviste, eccedenti per natura ed importo i limiti di cui al numero 3;

7° prendono, nei casi d'urgenza, i provvedimenti necessari per la continuità e la sicurezza dell'esercizio, informandone immediatamente il direttore generale;

8° approvano transazioni e risolvono reclami, provocano il rimborso di tasse e di diritti indebitamente percetti, secondo le norme stabilite dal Consiglio di amministrazione e dalla direzione generale;

9° studiano ed espongono alla direzione generale le condizioni del commercio e della produzione in rapporto con le tariffe e le condizioni di trasporto e propongono provvedimenti per lo sviluppo del traffico, ed in genere ogni provvedimento inteso al miglioramento della circolazione dei treni e del servizio pubblico;

10° autorizzano corse speciali, a tariffa normale in occasione di fiere, feste, pellegrinaggi, congressi e simili;

11° provvedono alla esecuzione di quanto altro loro venga affidato dalla direzione generale.

A questo articolo l'onorevole Goglio aveva proposto il seguente emendamento:

Aggiungere dopo l'undicesimo capoverso:

12. « Provvedono alla esecuzione dei progetti di nuovi lavori ed impianti che cadono nel rispettivo compartimento, seguendo le norme di massima emanate dalla direzione generale ».

Ma non essendo presente l'onorevole Goglio, si intende che vi abbia rinunciato.

Non essendovi oratori iscritti, metto a partito l'articolo 12.

(È approvato).

Art. 13.

« Salvo quanto è stabilito nell'articolo 58, il ministro dei lavori pubblici può, o d'ufficio o su ricorso, con decreto motivato, dichiarare l'illegittimità di ogni atto o provvedimento dell'Amministrazione, che sia contrario alle leggi e ai regolamenti.

Per gravi motivi il ministro dei lavori pubblici può inoltre sospendere momenta-

neamente e quindi, con decreto motivato e in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri, negare l'esecutorietà alle deliberazioni del Consiglio di amministrazione o ai provvedimenti della direzione generale.

Il ministro, prima di emanare anche il provvedimento di sospensione, se l'urgenza assoluta non glie lo impedisca, e in ogni caso prima della deliberazione del Consiglio dei ministri, deve sentire le osservazioni dell'amministrazione. Il decreto del ministro dovrà essere senza ritardo comunicato all'amministrazione ».

Qui nella prima parte dove dice: « Salvo quanto è stabilito dall'articolo 58 », deve dirsi, come propone l'onorevole Lucifero: articolo 57 ».

Poi l'onorevole Pescetti propone la soppressione del primo e del secondo capoverso.

L'onorevole Pescetti ha facoltà di parlare.

PESCETTI. La soppressione di questi due capoversi dell'articolo 13 risponde anche essa al concetto di voler tarpare le ali all'azione ministeriale. Questo sospendere con decreto motivato l'esecutorietà delle deliberazioni del Consiglio, questo emanare la sospensione di urgenza è un intermezzo che nuoce, come già ho rilevato più volte, alla responsabilità veramente sentita e praticata da un Consiglio di amministrazione.

Quando si agisce con la coscienza di una responsabilità che è tutta sulle proprie spalle, e si sa che sopra di noi non c'è una forza che partecipa, sia pure indirettamente, alla nostra responsabilità, si ha la speranza che codesto controllo non si muova e che quindi su questo indiscutibilmente l'azione è più vigile e benefica fino al sacrificio di sé; così, io insisto nella mia proposta.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Io ho già spiegato nella discussione generale come quest'articolo rappresenti non una invasione nel campo dell'autonomia, ma una necessaria garanzia della responsabilità del ministro.

Io non voglio ripetere ora le ragioni che altra volta dissi; tanto meno voglio persuadere l'onorevole Pescetti che non vi è in me alcun partito preso. Ho accettato alcuni dei suoi emendamenti ed altri ne potrò accettare, se ragionevoli; ma qui è la ragione stessa del progetto, che mi induce a non consentire con lui.

E faccio subito una dichiarazione inter-

pretativa dell'articolo, per quanto mi pare che non ve ne sia bisogno.

Non è esatto, che coll'articolo 13 si sia negata la esecutorietà alle deliberazioni del Consiglio di amministrazione fino a quando il ministro non le abbia approvate. Qui non si dice che queste deliberazioni sono soggette alla approvazione. Niente affatto. Esse sono esecutorie per se stesse; il ministro però potrà esercitare la funzione negativa, di arrestarne il corso, sospendendone cioè, l'efficacia. Di guisa che nessun intralcio può venire alla speditezza dell'amministrazione da questa disposizione: tosto che sia presa la deliberazione, essa si può senz'altro eseguire.

Insomma si verificherà nell'amministrazione ferroviaria, ciò che si verifica ora nel caso delle deliberazioni di Consigli provinciali e comunali, che il Governo del Re ha il diritto di annullare per ragioni di illegalità: come nessuno ha mai detto, che l'annullamento significhi invasione nell'autonomia degli enti locali, così non mi pare che sia offesa l'autonomia dell'amministrazione ferroviaria da questa disposizione, che è molto meno grave di quella della legge francese, la quale dà diritto al ministro di sostituire un diverso provvedimento al provvedimento emesso dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. La Commissione accetta l'emendamento dell'onorevole Pescetti?

DANEO, relatore. La Commissione mantiene il suo testo.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti anzitutto l'emendamento dell'onorevole Pescetti, per la soppressione del primo e secondo comma di quest'articolo, emendamento non accettato nè del Governo nè dalla Commissione. Chi l'approva voglia alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo ora ai voti l'articolo 13 così come è stato letto con la semplice correzione delle parole articolo 58 in articolo 57, come ha proposto l'onorevole Lucifero Alfonso.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(È approvato).

Art. 14.

Senza pregiudizio delle responsabilità sancite dalle leggi vigenti, i consiglieri di amministrazione e il direttore generale sono responsabili verso lo Stato delle perdite e dei danni recati allo Stato, o ai terzi verso

i quali lo Stato debba rispondere, per il fatto di violazione di leggi o di decreti o di negligenza o di abuso dei quali si siano resi colpevoli nell'esercizio delle loro rispettive attribuzioni.

Sono esenti da responsabilità quei componenti del Consiglio di amministrazione che per legittimi motivi non abbiano preso parte alle deliberazioni o abbiano fatto nel verbale constare in tempo del loro motivato dissenso, o dei richiami e proposte fatte per evitare il danno.

Tutti gli anzidetti funzionari sono soggetti alla giurisdizione della Corte dei conti, a termini degli articoli 67 e 69 della vigente legge sulla contabilità generale dello Stato per l'accertamento e la liquidazione delle responsabilità in cui fossero incorsi ».

A quest'articolo 14 l'onorevole Graffagni ha proposto di aggiungere:

« All'Amministrazione dello Stato è applicabile anche nei riguardi del personale e dei passeggeri l'articolo 398 e seguenti del codice di commercio relativamente alle ferrovie da essa amministrate ».

L'onorevole Graffagni ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

GRAFFAGNI. Quando il 19 aprile 1905 si discuteva la legge per l'assunzione per parte dello Stato delle ferrovie, io mi ero preoccupato delle condizioni nelle quali si sarebbero potuti trovare quei viaggiatori e anche quella parte di personale che sventuratamente avesse dovuto subire un infortunio.

Finchè vi era l'esercizio privato le vittime di un infortunio si rivolgevano alla Amministrazione delle ferrovie e con questa concludevano una transazione, oppure ottenevano dal magistrato una sentenza, che riparava all'infortunio. Ma io temevo che, una volta che lo Stato fosse diventato vettore, i magistrati potessero rispondere che lo Stato esercitava un *jus imperii* nell'esercizio delle ferrovie, e che quindi, non potendo esser tenuto responsabile delle mancanze dei suoi dipendenti, non doveva pagare alcuna indennità per l'infortunio accaduto. Uguale timore era nutrito dall'onorevole Villa, che mi duole di non veder qui tra noi, ed al quale mando un saluto, pensando ai dolori da cui egli fu afflitto, e sicuro di interpretare il sentimento di tutti i colleghi. (*Benissimo!*)

Egli propose un articolo aggiuntivo, col quale si richiamava la disposizione del codice di commercio, relativamente al contratto di

trasporto. A me parve che il richiamo del titolo, relativo al contratto di trasporto, provvedesse alla responsabilità del vettore, relativamente alle merci, ma non relativamente alle persone, perchè il titolo del contratto di trasporto nel codice di commercio regola i rapporti del vettore relativamente alle merci, in quanto che si parla di bolletta, di lettera di vettura e di tante altre cose, che non si possono certamente applicare alle persone, e che quindi occorresse richiamare quella disposizione, applicandola alle persone, e proposi questa aggiunta: « Alla amministrazione dello Stato è applicabile, anche nei riguardi del personale e dei passeggeri, l'articolo 398 e seguenti del codice di commercio, relativamente alle ferrovie, da esso amministrate »... Noi, conosciamo tutti l'articolo 398 e sappiamo che esso tiene responsabile il vettore e, col vettore, tutti i dipendenti che esso abbia incaricato del trasporto. In quella seduta non si poté discutere l'articolo, ma io non l'ho dimenticato per due ragioni: in primo luogo perchè il mio articolo era basato sopra un sentimento di giustizia, che io non potevo sradicare dall'animo mio, e in secondo luogo perchè, quando consentii a rimandarlo, ebbi tanti applausi, che forse non ne riceverò mai più tanti per tutto il tempo, che sarò in questa Camera.

Lo ripropongo oggi in occasione della discussione di questa legge, alla quale allora fu rimandato.

All'onorevole ministro, il quale, oltre ad aver dimostrato di essere un amministratore modello per lo studio, che ha posto in questa legge, come in tutte quelle relative al suo Ministero, è anche un grande giureconsulto, universalmente riconosciuto, io chiedo: se, per disgrazia, che Dio tenga lontana, e potrei dire: « crepi l'astrologo » se, dico per disgrazia avvenisse uno scontro per la negligenza di un deviatore, di un macchinista, crede l'onorevole ministro che lo sventurato, che ne fosse rimasto vittima, o la famiglia di lui avrebbe azione verso lo Stato per ottenere il risarcimento dei danni ai quali la sventura avesse dato luogo?

In qualunque modo l'onorevole ministro mi risponda, il mio articolo aggiuntivo sta. E sia perchè esso richiede che si applichi allo Stato la legge comune, non tanto del contratto di trasporto, che riguarda soltanto le cose, ma l'articolo 1151 del codice civile che riguarda qualunque fatto colposo; il mio articolo sta perchè toglie di mezzo

ogni dubbio ed impedisce che venga una giurisprudenza oscillante che lasci nell'incertezza, e quindi nel dolore, coloro che già avessero quello gravissimo di essere infortunati.

Se poi l'onorevole ministro mi dicesse che lo Stato non incontra alcuna responsabilità allora sarebbe una ragione di più per mettere l'articolo che propongo, perchè non si potrebbe fare agli infortunati questa condizione di cose, che quando vi era l'esercizio privato avevano qualcuno che rifaceva loro i danni che subivano dall'esercizio delle ferrovie, mentre con l'esercizio di Stato non vi è più nessuno che possa essere responsabile del fatto.

E dirò di più. Anche quando l'onorevole ministro mi dicesse che egli è convinto che la responsabilità dello Stato esiste, secondo la legge comune, io lo ringrazierei vivamente di questa opinione, che apprezzerei al massimo grado, ma non potrei dimenticare quello che l'onorevole ministro medesimo mi deve insegnare, che, cioè sono diversi i giudicati autorevoli che hanno detto che le parole del ministro, nell'interpretazione delle leggi, dette in occasione delle leggi medesime, non hanno forza di essere applicate, come non ne hanno neanche le relazioni dei ministri che accompagnano la presentazione delle leggi al Parlamento. Quindi ragione di più di inserire qualche cosa che rassicuri. La legge che discutiamo non ci può tranquillare al riguardo, anzi dirò che viene a destare un sospetto, o per lo meno un dubbio sull'applicazione che vi si possa dare. Dice l'articolo 14: « Senza pregiudizio delle responsabilità sancite dalle leggi vigenti, i consiglieri d'amministrazione e il direttore generale sono responsabili verso lo Stato delle perdite e dei danni recati allo Stato, o ai terzi ». Mi permetterà l'onorevole ministro di dire che i terzi non si accontentano della responsabilità del direttore generale o dei consiglieri d'amministrazione. Hanno bisogno di una responsabilità più tranquillante, perchè la responsabilità medesima possa avere il suo effetto. E l'articolo 14 soggiunge: « o ai terzi verso i quali lo Stato debba rispondere, ecc. ». Con questa espressione l'articolo riconosce una responsabilità dello Stato verso i terzi, ma la lascia nelle nuvole, non la specifica, cosicchè la discussione intorno al vedere quali siano queste responsabilità rimarrà sempre, e noi ci troveremo in questa desolante e deplorabile condizione, che coloro i quali

avessero la sventura di cadere in un infortunio per opera delle ferrovie dovrebbero peregrinare per i tribunali, e la prima questione che dovrebbe giudicarsi in tribunale, in Corte d'appello, in Cassazione, finchè l'infortunato muoia; sarebbe da discutere non se l'infortunio sia avvenuto, non sulla misura dei danni, ma se lo Stato sia responsabile o no.

Perchè l'articolo 14 nulla dice. Ed allora, onorevoli colleghi, dopo che si parla di responsabilità in un articolo di legge e si parla della responsabilità del direttore generale e dei membri del Consiglio, mettiamo una parola la quale assicuri la conseguenza di un fatto che sarebbe già di per sé dolorosa.

E notate che tutta questa parte dell'articolo relativa alla responsabilità lascia ancora molto a dubitare (quando sarà interpretata davanti ai tribunali dai valorosi che difenderanno le ferrovie, sia dall'avvocatura erariale, sia da quei colleghi di giureconsulti che saranno scelti), perchè da tutto l'insieme non pare che si tratti appunto di fatti i quali abbiano cagionato un infortunio. poichè fra l'altro si dice: « Sono esenti da responsabilità quei componenti del Consiglio d'amministrazione... ecc. »

Dunque se le responsabilità di cui si parla al principio dell'articolo 14 sono responsabilità dalle quali si può sfuggire per non aver preso parte al Consiglio, non sono responsabilità che si incontrano per avere causati dei danni, ma sono responsabilità amministrative.

Ed allora io dico, onorevoli colleghi, che, trattandosi di regolare la eventualità di uno scontro, non bisogna lasciare equivoco, occorre anzi parlare nettamente. E se non piace la mia formula, io son pronto ad accettare quella qualunque che l'onorevole ministro sappia escogitare, ma intendo che si assicurino tutti coloro che potranno subire danni dalle ferrovie, o da qualunque agente, superiore od inferiore, che lo Stato assumerà la responsabilità di tali danni e li risarcirà.

Spero quindi che l'onorevole ministro e la egregia Commissione, tanto diligenti, vorranno accogliere queste mie parole ed accogliere anche la mia proposta, perchè essa tende a stabilire un principio di onestà e di giustizia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. La Commissione ed il ministro, come la Camera ha udito, propongono intanto la soppressione del secondo comma che dice: « Tale responsabilità, ecc. ».

DANEO, *relatore*. Era un errore di stampa, onorevole Presidente.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Graffagni ha ripresentato oggi una questione che già fu sollevata dall'onorevole Paniè, al quale mi riservai di dare una risposta; rispondo ora ai due onorevoli colleghi. Innanzi tutto osservo che la questione della responsabilità dello Stato come esercente di ferrovie non è contemplata dall'articolo 14, che riguarda unicamente le responsabilità alle quali potrebbero andare incontro i membri del Consiglio di amministrazione e il direttore generale nell'esercizio delle loro attribuzioni quali componenti il Consiglio d'amministrazione.

Ma nulla dice la legge, e nulla poteva dire, sulla questione sollevata dagli onorevoli Paniè e Graffagni, intorno alla responsabilità dello Stato, sia per causa di infortuni occorsi ai viaggiatori, per fatto dei propri agenti o per fatto dei terzi, sia, rispetto agli speditori, per fatto di violazione del contratto di trasporto. Il tema è veramente di molta importanza; e, riservandomi, se la questione sarà sollevata, di dire qualche cosa intorno alla responsabilità per mancata resa delle merci, per avarie o per ritardi — questione che va trattata a parte, perchè il Codice civile ed il Codice di commercio disciplinano il trasporto delle cose con norme diverse da quelle del trasporto delle persone — mi limiterò a dire il pensiero mio intorno alle responsabilità dello Stato, pel fatto del trasporto delle persone. Rispetto alle merci, il Codice civile ed il Codice di commercio stabiliscono una specie di presunzione di colpa.

Non ispetta allo speditore di provare la colpa del vettore; ma è il vettore che, per esimersi dalla sua responsabilità, deve provare che, per caso fortuito o per forza maggiore o per colpa dello speditore, la merce non è arrivata in tempo.

Ma le responsabilità generali stabilite dal Codice civile e dal Codice di commercio, possono trovare una attenuazione nelle tariffe speciali: infatti quelle responsabilità non si possono limitare con nessun patto contrario, salvo che si stabilisca una diminuzione nel prezzo di trasporto, come dice il Codice di commercio. E codesta disposizione si applica, come è noto, anche all'Amministrazione ferroviaria.

C'è, poi, da notare che la legge circa le condizioni generali di trasporto (legge che non viene modificata dal disegno in esame), stabilisce alcune attenuazioni delle responsabilità dello Stato vettore ferroviario.

Per esempio, si è parlato del famoso articolo 39, per cui, in caso di ritardo nella consegna delle merci, il vettore, che fosse un'amministrazione ferroviaria di Stato, sarebbe obbligato a restituire soltanto una parte del prezzo di trasporto, e non a pagare i danni-interessi per le avarie.

Distinguiamo, quindi, nettamente i due casi, del trasporto delle cose e delle persone, e fermiamoci a discorrere brevemente del trasporto delle persone. E dico subito che consento nella teoria confermata dall'autorità giudiziaria (che, del resto, ho insegnato anche io dalla cattedra), che la legge si interpreta con la legge; gli atti parlamentari sono il gran cellaio dove ognuno trova il suo vino, come disse un giureconsulto.

Dunque, le dichiarazioni fatte da ministri ed anche da relatori (me lo consentano i miei amici) non possono legare l'autorità giudiziaria.

Non sono elementi d'interpretazione da respingere; ma il loro valore è molto relativo. Quindi le parole mie non potranno in nessuna maniera neanche in questa occasione vincolare l'autorità giudiziaria.

Ma, poichè sono invitato a dire il mio parere, in quanto esso possa influire per l'accoglimento o pel rigetto della proposta dell'onorevole Graffagni, dirò semplicemente che non è stata ammessa in nessun paese civile la teoria che lo Stato, che esercita ferrovie, eserciti una funzione d'imperio, di cui non risponda. È vero che lo Stato esercita un servizio pubblico; ma un servizio pubblico industriale e non essenziale pel raggiungimento dei suoi fini sovrani. (*Approvazioni*).

Dunque, dove non ci sono esplicite limitazioni della responsabilità dello Stato, lo Stato risponde come tutti i vettori. Anzi in Francia, dove vige una legislazione, sotto questo rispetto, presso a poco uguale alla nostra, la Corte di cassazione ed i tribunali, non potendo applicare in modo assoluto la presunzione di colpa del vettore per i danni arrecati alle persone, in certi casi hanno accolto una certa teoria che si era fatta strada e per cui, quasi quasi, si riservava sul vettore l'onere della prova della colpa. È la teoria del Sainctelette che è stata abbandonata e che i nostri tribunali non hanno accettato.

Ora, quale è la responsabilità dello Stato? Lo Stato risponde, come risponde un vettore privato; il danneggiato deve provare la colpa.

E basta la colpa di qualunque agente, perchè lo Stato risponda, come committente, del fatto del commesso.

Se si tratta di danno prodotto non da un commesso, ma da un terzo, allora si è affermato, che lo Stato non risponda; ma si è fatta una giusta limitazione a cotesta dottrina, poichè se l'intromissione del terzo nell'azienda ferroviaria è conseguenza della colpa dei commessi dello Stato, l'amministrazione pubblica risponde, perchè avrebbe dovuto impedire l'intromissione dei terzi.

Questi principî, onorevole Graffagni, non patiscono dubbi di sorta e l'articolo 398 del Codice di commercio da lei invocato, come in generale i principî di diritto civile e penale, si applicano allo Stato, come a tutti gli altri, rispetto al trasporto delle persone.

Ed al diritto comune lo Stato vettore rimane soggetto ancora per ciò che si riferisce al giudicato penale per lesioni colpose e alle regole che riguardano l'efficacia della cosa giudicata penale nel giudizio civile.

In Italia si è fatta recentemente una proposta radicale dal valorosissimo professore di diritto commerciale, il Vivante; il quale vorrebbe stabilire una specie di graduatoria delle indennità secondo che il viaggiatore viaggia in prima, seconda o terza classe.

Così si verrebbe a stabilire una limitazione nella responsabilità. Anzi è stata fatta, non ricordo se dallo stesso Vivante, la proposta sussidiaria, che, a complemento dell'indennizzo, si ordini un ingegnoso sistema di assicurazione, che permetta di realizzare risarcimenti più elevati.

Ora io dichiaro che, per quanto possa parer grave la responsabilità dello Stato nel caso che l'infortunio accada ad un uomo la cui produttività economica sia molto elevata, non è possibile ammettere alcuna limitazione che non sia desunta da criterio democratico e sano, che il valore della vita non si valuta secondo il biglietto del viaggiatore, perchè la vita di un povero che sia padre di numerosa famiglia, vale assai più di quella di un ricco ozioso.

Perciò, sebbene possano essere gravi le conseguenze cui lo Stato vada incontro in casi d'infortunio, non credo si debba seguire cotesto indirizzo: giustamente è stato osservato che una limitazione di responsabilità in questa materia potrebbe rendere più

sonnolenti gli agenti ferroviari, in quanto la loro responsabilità non potrebbe andare oltre certi confini.

Perciò l'aggiunta che propone l'onorevole Graffagni verrebbe, non a chiarire, ma a sollevare dei dubbi che assolutamente non possono sussistere allo stato attuale della legislazione. Prego pertanto l'onorevole Graffagni di ritirare il suo emendamento.

Debbo ancora un'altra risposta all'onorevole Paniè, il quale ebbe la cortesia di ricordare il discorso che io feci in occasione della legge provvisoria. Egli disse: alcuni dubbi che voi stesso sollevaste, non li avete risolti.

Ma io prego l'onorevole Paniè di ricordare che non avevo bisogno di risolvere nulla, perchè, quando limitatamente all'impiego del danaro pubblico (in ciò siamo d'accordo) è stabilita la giurisdizione della Corte dei conti, è inutile aggiungere altro. Quando vi fossero altre responsabilità di carattere civile o penale, queste rimarrebbero sotto lo impero della legge comune.

Un altro punto è da notare e merita uno schiarimento.

In quel mio discorso io diceva: la responsabilità dei membri del Comitato sarà solidale o individuale? Orbene questa questione è risolta nell'articolo 19 secondo le disposizioni del Codice di commercio, nel quale, dove si parla di amministratori di società anonime, si dice che uno dei modi di esenzione di responsabilità è appunto il manifestare il proprio dissenso nelle successive adunanze. Se gli amministratori manifestano il loro dissenso, la loro responsabilità svanisce; in caso contrario, saranno avvinti nella responsabilità comune. Questa è la regola data dal Codice di commercio e non ci sarebbe ragione di darne una diversa. Spero quindi di aver persuaso anche l'onorevole Paniè, che non ho dimenticato da ministro quello che aveva detto da deputato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DANEO, *relatore*. Mi riferisco a ciò, che ha detto l'onorevole-ministro, per ciò che riguarda l'onorevole Graffagni. Siamo d'accordo tutti sul pieno diritto dei viaggiatori ad essere indennizzati dallo Stato vettore, che sia in colpa colle norme comuni? In risposta alle osservazioni dell'onorevole Paniè, lo prego di osservare come il comma, modificato dalla Commissione, renda ancora più chiaro il concetto relativo al carattere

delle responsabilità, di cui deve giudicare la Corte dei conti. Perchè l'articolo ministeriale diceva: « Per tali responsabilità i detti funzionari, ecc. », mentre noi abbiamo detto: « Tutti i funzionari sono soggetti alla giurisdizione ecc.; per le responsabilità ecc. incontrate »; e specifichiamo di che si tratta; sicchè non vi può essere dubbio sul diritto di giudicare della Corte dei conti e sui vari limiti e sul carattere delle responsabilità.

PRESIDENTE. Onorevole Graffagni, insiste?

Voci. No, no!

GRAFFAGNI. Mi lascio dire due parole e saranno d'accordo con me. Ho proposto quella aggiunta, e l'ho mantenuta fino a questo momento, non perchè sperassi che fosse accettata dal Governo, perchè già sapevo che non sarebbe stata accettata; ma l'ho fatta e l'ho mantenuta, per provocare le parole del ministro, che potranno avere tutto il loro effetto. E questo dico perchè non applico all'onorevole Gianturco quella giurisprudenza, che egli ha ricordato, che le parole dei ministri alla Camera non fanno testo e non servono che di possibile interpretazione; perchè le parole da lui dette avranno un effetto grandissimo, sapendo tutti quanta onestà di coscienza e di giudizio vi sia nell'opera sua. Quindi io ritiro il mio emendamento e non insisto. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo così come è stato proposto e di cui fu data già lettura.

(È approvato).

CAPO III.

BILANCI E CONTROLLI.

Art. 15.

Il bilancio preventivo delle entrate e delle spese è presentato all'approvazione del Parlamento in allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Con la legge di assestamento del bilancio si approvano le variazioni, che si rendono necessarie al preventivo.

Il conto consuntivo, con la relativa deliberazione della Corte dei conti, è allegato in appendice al rendiconto generale dello Stato e conterrà ogni triennio anche la dimostrazione sintetica dei prodotti lordi per linea.

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Alessio.

ALESSIO. Io mi permetto di presentare un semplice suggerimento al Governo e posso meglio rivolgermi al ministro del tesoro, anzichè al ministro dei lavori pubblici.

Una delle particolarità più notevoli della nostra contabilità di Stato, e che la rende assai apprezzata all'estero, si è la distinzione così chiara nella legge tra il conto del bilancio e il conto del patrimonio, che rende possibile di riferire alla situazione del patrimonio l'andamento dell'azienda. È un procedimento che risponde così alla sincerità come alla chiarezza. Ora mi sembra che uguale concetto si debba riprodurre nella contabilità ferroviaria. Non ne faccio formale proposta, ma pregherei che si studiasse il modo di redigere anche il conto del patrimonio e di comprenderlo nel conto del bilancio fra gli allegati, che possono essere richiesti dal Parlamento. Il conto del patrimonio dell'azienda ferroviaria dovrebbe contenere nella parte attiva tutto il valore attivo quale risulta dalle spese di costruzione delle ferrovie e nella parte passiva tutti i debiti, sia quelli che abbiamo costituiti per costruzione delle linee, sia i fluttuanti, sia quelli per l'andamento normale. Siffatto procedimento avrebbe vari benefici. Si informerebbe sempre più al concetto dell'autonomia, perchè darebbe modo di dimostrare come ad una autonomia di gestione corrisponda una autonomia finanziaria, un'autonomia patrimoniale. Aprirebbe la via ai competenti per conoscere quale sia la vera situazione dell'azienda ferroviaria, la quale può essere facilmente mascherata o ridotta o sottaciuta per effetto della presentazione del semplice conto del bilancio.

Finalmente (forse sarà una pedanteria la mia), all'acume del ministro del tesoro faccio presente se, riguardo al nostro debito pubblico nazionale che sale ad una cifra non certamente uguale nell'importo assoluto a quella d'altri paesi, ma che pure, in confronto alla ricchezza nazionale, è rilevantisissima, non sarebbe opportuna una separazione del debito ferroviario dal debito dello Stato, anche perchè il peso del debito dello Stato diventerebbe alquanto minore se il debito ferroviario andasse a gravare l'azienda ferroviaria, anzichè l'azienda complessiva dello Stato.

Io quindi presento questa proposta, non già perchè essa formi oggetto di una deli-

berazione della Camera in questo momento, ma perchè il ministro del tesoro ed il Governo in generale vogliono prenderla in benevolo esame al momento opportuno.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, *ministro del tesoro*. L'onorevole Alessio mi ha cortesemente rivolta una raccomandazione ed ha espresso un desiderio ragionevole.

Un desiderio simile è stato espresso ieri dall'onorevole De Nava, rispondendo al quale ho avuto occasione di osservare che, molto opportunamente, il disegno di legge rimette ad un regolamento speciale lo stabilire le norme della contabilità. Confermo oggi quello, che ho dichiarato ieri, cioè che nel redigere il regolamento e nel dare un assetto alla contabilità si terranno presenti questi desideri, perchè certamente sarà interessante poter raggiungere il fine, a cui accennava l'onorevole Alessio, di rendere evidenti, non soltanto dal punto di vista dell'esercizio, ma anche da quello del patrimonio, tutte le risultanze finanziarie dell'azienda ferroviaria.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 15 con la modificazione introdotta d'accordo tra Governo e Commissione nell'ultimo comma, in cui si devono aggiungere le parole « ogni triennio ».

(È approvato).

Art. 16.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvede alle spese, prelevando le occorrenti somme dai prodotti.

(È approvato).

Art. 17.

È assegnato all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato un fondo di dotazione di magazzino, in scorte di materiali e di oggetti di consumo, da determinarsi ogni anno con la legge di bilancio.

Tale fondo ha gestione propria e il suo rendiconto va allegato al consuntivo di cui all'articolo 15 con le norme della legge 11 luglio 1897, n. 256.

(È approvato).

Art. 18.

Le entrate si dividono in ordinarie e straordinarie.

Si iscrivono fra le entrate ordinarie i

prodotti del traffico, i proventi dell'uso delle proprietà immobiliari, e quelli dell'uso e della vendita di materiali provenienti dall'armamento, dai rotabili e dai lavori in conto esercizio, i rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi nelle spese per lavori di riparazione e ripristino, o per altre prestazioni, i noli attivi di materiale rotabile e qualunque altro introito riguardante l'esercizio.

Si iscrivono fra le entrate straordinarie le somme fornite dal tesoro per le spese straordinarie contemplate nell'articolo 22, i rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi per lavori e provviste in aumento del patrimonio ferroviario, il ricavo dalla vendita di beni immobili e di materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario ed a servizi di navigazione.

(È approvato).

Art. 19.

Le spese si dividono in ordinarie di esercizio, complementari, accessorie e straordinarie.

Si iscrivono nella parte ordinaria del bilancio le spese ordinarie, complementari e accessorie.

Si iscrivono nella parte straordinaria le spese straordinarie.

(È approvato).

Art. 20.

Sono spese ordinarie di esercizio quelle di personale, combustibili, manutenzione ordinaria della ferrovia e sue dipendenze, manutenzione del materiale, ed in genere tutte le spese riguardanti l'esercizio ferroviario propriamente detto.

Sono spese complementari di esercizio quelle di manutenzione straordinaria, occorrenti per riparare e prevenire danni di forza maggiore alle linee e loro dipendenze, pel rinnovamento della parte metallica dell'armamento, pel rinnovamento del materiale rotabile e infine la somma che annualmente, in forza della legge del bilancio, dovrà essere stanziata per migliorie di carattere patrimoniale.

Le spese accessorie comprendono:

a) interessi sull'importo del materiale rotabile e di esercizio consegnato all'Amministrazione dal 1° luglio 1905 e di quello successivamente acquistato, in quanto ab-

bia dato luogo a creazione di debiti dopo la legge del 22 aprile 1905, n. 137;

b) interessi sull'importo degli approvvigionamenti consegnati all'Amministrazione dal 1^o luglio 1905, e sulle somme fornite dal tesoro pel completamento del fondo di dotazione di magazzino, di cui all'articolo 17 della presente legge, in quanto abbiano dato luogo a creazione di debiti dopo la legge 22 aprile 1905, n. 137;

c) interessi ed ammortamento delle somme erogate per gli aumenti patrimoniali di cui alle lettere b) ed e) dell'articolo 21;

d) la somma assegnata al fondo di riserva, a norma dell'articolo 24;

e) le quote di prodotto, i canoni e simili, spettanti ai concessionari di ferrovie esercitate dallo Stato;

f) le quote di ammortamento delle somme pagate dal tesoro per liquidare la gestione 1885-1905, e le somme anticipate pei titoli a) e b) del presente articolo, le quali dovessero gravare sul bilancio delle ferrovie.

(È approvato).

Art. 21.

Le spese straordinarie comprendono:

a) quelle per lavori, forniture, trasporti, valutazioni, consegne, ed altre, occorrenti nel primo impianto della nuova Amministrazione;

b) quelle per la continuazione e il saldo dei lavori e delle forniture in corso al 1^o luglio 1905, sulle linee assunte in esercizio dallo Stato a tale giorno, e quelle per la continuazione e il saldo dei lavori e delle forniture sulle linee ex-meridionali, e sulle linee Vicenza-Schio, Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, assunte in esercizio dallo Stato col 1^o luglio 1906, in quanto competano allo Stato stesso in dipendenza delle rispettive convenzioni;

c) quelle occorrenti per reintegrare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato della deficienza di manutenzione delle linee e del materiale rotabile al 30 giugno 1905;

d) quelle per forniture di nuovo materiale rotabile e di esercizio, anche pei servizi di navigazione, sia per riparare alla deficiente dotazione, sia per sostituire il materiale noleggiato e per soddisfare ai maggiori bisogni dipendenti dagli aumenti di traffico, e quelle per miglioramenti al materiale che ne aumentino il valore, anche in occasione dei rinnovamenti di cui al secondo comma dell'articolo 20;

e) quelle per provviste, in aumento del

patrimonio, di materiale fisso e di materiale metallico di armamento, occorrenti per impianto di nuovi binari, nonchè le spese per miglioramenti sulle linee e all'armamento anche in occasione dei rinnovamenti di cui allo stesso secondo comma dell'articolo 20; per nuovi impianti e per l'ampliamento di quelli esistenti; per nuovi impianti di trazione elettrica e simili, a cui non si provvede con la somma a carico della parte ordinaria del bilancio per le miglie a termini del detto comma dell'articolo 20.

(È approvato).

Art. 22.

Per ogni esercizio finanziario il ministro del tesoro, su proposta del ministro dei lavori pubblici, fornisce all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che le iscrive nelle entrate straordinarie del bilancio, le somme occorrenti per le spese indicate all'articolo 21.

(È approvato).

Art. 23.

Nel progetto di bilancio preventivo e in quello di assestamento della spesa, si inscrivono in una colonna gli stanziamenti proposti dal direttore generale e deliberati dal Consiglio di amministrazione e in un'altra colonna le eventuali variazioni che il ministro dei lavori pubblici ritenga opportuno apportarvi, con le relative note giustificative dei corrispondenti capitoli.

Qualora il ministro dei lavori pubblici ritenga opportuno apportare variazioni agli stanziamenti proposti, deve darne speciale ragione con le note giustificative dei corrispondenti capitoli.

Nuovi stanziamenti o aumenti di quelli proposti al Parlamento, non possono essere approvati che per legge speciale.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Onorevole Presidente, poichè il secondo comma del testo ministeriale è compenetrato nel primo proposto dalla Commissione, così è necessario che sia soppresso, per evitare una ripetizione.

PRESIDENTE. È vero; il secondo comma dell'articolo ministeriale è conglobato col primo comma proposto dalla Commissione.

L'articolo 23 risulterebbe dunque così:

Art. 23.

Nel progetto di bilancio preventivo e in quello di assestamento della spesa, si inscrivono in una colonna gli stanziamenti pro-

posti dal direttore generale e deliberati dal Consiglio di amministrazione e in un'altra colonna le eventuali variazioni che il ministro dei lavori pubblici ritenga opportuno apportarvi, con le relative note giustificative dei corrispondenti capitoli.

Nuovi stanziamenti o aumenti di quelli proposti al Parlamento, non possono essere approvati che per legge speciale.

(È approvato).

Art. 24.

È istituito un « fondo di riserva per spese impreviste » formato da assegnazioni annue del due per cento sui prodotti lordi.

Le somme di spettanza del fondo sono versate in conto corrente infruttifero al tesoro.

Il fondo somministra le somme occorrenti per imprevisti bisogni di servizio, pei quali non siano sufficienti gli stanziamenti di bilancio, e non possono proporsi in tempo le occorrenti variazioni.

Sul fondo stesso, tenuto conto delle sue disponibilità, possono farsi eccezionalmente prelevazioni anche per anticipare l'acquisto di approvvigionamenti in eccedenza dell'ordinaria dotazione, quando ne sia riconosciuta la convenienza.

Le prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste e la loro inserzione ai rispettivi capitoli di bilancio o ad un capitolo nuovo, sono fatte per decreto reale su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro.

I decreti suddetti sono comunicati al Parlamento, insieme col conto consuntivo.

Delle somme fornite nell'anno, il fondo sarà reintegrato con appositi stanziamenti nei bilanci degli esercizi finanziari successivi.

L'eccedenza del fondo oltre i 30 milioni può servire alle esigenze straordinarie cui si provvede ordinariamente coi mezzi di tesoro, a norma dell'articolo 22.

Quest'ultima parte dell'articolo dovrebbe essere sostituita dal seguente emendamento proposto dall'onorevole Alfonso Lucifero:

« Quando il fondo di riserva supererà i 30 milioni, l'eccedenza sopra questa somma potrà servire a quanto ordinariamente si provvede coi mezzi del tesoro, a norma dell'articolo 22 ».

CARCANO, *ministro del tesoro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, *ministro del tesoro*. La Commissione aveva proposto di sopprimere il terzo comma dell'articolo, che stabiliva il limite di trenta milioni come fondo di riserva.

L'onorevole Lucifero Alfonso con la sua proposta tende a ristabilire questo limite di trenta milioni; ma il suo desiderio è ormai soddisfatto dal testo concordato fra Ministero e Commissione che precisamente riconosce la opportunità di mantenere il limite stesso dei trenta milioni, pur stabilendo che, quando il fondo di riserva venisse assottigliato e scendesse al disotto dei trenta milioni, si abbiano a riprendere le ritenute del due per cento di assegnazione annuale, per riportare il fondo stesso al limite dei trenta milioni, ossia per conservarlo costantemente in tale cifra.

Credo perciò che la Camera possa approvare l'emendamento concordato tra Governo e Commissione.

PRESIDENTE. L'onorevole Lucifero insiste?

LUCIFERO ALFONSO. L'onorevole ministro del tesoro, nel chiarire il senso dell'emendamento concordato tra Governo e Commissione, ha provato che la sostanza della loro e della mia proposta è perfettamente identica. Quindi non ho alcuna ragione per mantenere il mio emendamento, una volta che quello concordato dice perfettamente la stessa cosa; e quindi lo ritiro. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Così il terzo comma del disegno ministeriale deve essere sostituito da questo, concordato tra Ministero e Commissione, che prende posto fra il secondo e il terzo comma dell'articolo di cui ho dato testè lettura:

« Le assegnazioni cessano quando il fondo abbia raggiunto la somma di lire 30 milioni, salvo ristabilirle in tutto o in parte allorchè le somme accumulate sieno divenute inferiori alla predetta cifra ».

L'onorevole Alfonso Lucifero ha ritirato il suo emendamento, ma l'onorevole Pescetti ne presenta due.

Nel secondo comma propone di sostituire alla: infruttifero, la parola: fruttifero.

Al sesto comma, dopo le parole: sono fatte, propone di sostituire: su richiesta del Consiglio di amministrazione per decreto reale promosso dai ministri dei lavori pubblici e del tesoro.

Onorevole Pescetti, desidera parlare?

PESCETTI. Io, fermo nel concetto che tutto il denaro dell'azienda dovesse restare

a destinazione dell'azienda per vederne tutte le risorse e tutte le perdite, pregavo che anche la parte che va a costituire il fondo di riserva, e che è ragguardevolissima, dovesse essere fruttifera, e perciò non versata al tesoro, ma trattata, come sembra si voglia trattare con l'articolo 36, come eccedenze di cassa, le quali verranno versate non al tesoro, dove naturalmente i frutti non corrono, ma nelle casse della Banca d'Italia.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di parlare.

CARCANO, ministro del tesoro. Io credo, e se ne persuaderà anche l'onorevole Pescetti, che il caso considerato dall'articolo 24 è immensamente diverso da quello di cui è oggetto l'articolo 36.

Nell'articolo 36 si dispone che le esuberanze di cassa dell'esercizio ferroviario non rimangano giacenti, ma siano versate in un conto speciale fruttifero con la Banca d'Italia.

Ciò corrisponde anche al desiderio, che è stato espresso dall'onorevole Pescetti, che, cioè, l'esercizio ferroviario metta a profitto il danaro esuberante ai bisogni giornalieri dell'azienda. Invece nell'articolo 24 il tesoro è stato larghissimo verso l'azienda ferroviaria, perchè ha rinunciato a far propria una notevole parte degli utili, che, invece, sarebbero di sua spettanza, destinandola al fondo di riserva.

Dico che è stato largo, perchè, se noi facciamo il confronto con gli altri disegni di legge, che hanno preceduto questo, cominciando da quello, che l'onorevole Rubini ha chiamato il capo stipite, cioè il progetto Tedesco-Luzzatti-Rubini, e venendo agli altri, tutti mettevano un limite assai più basso; il disegno che ho ricordato, si contentava del quattro per cento sul prodotto lordo di un anno, desunto dalla media del biennio precedente.

Il disegno di legge francese parla di un limite da determinarsi sebbene rilevante; un altro disegno disponeva per un fondo di dieci milioni; noi stabiliamo trenta milioni e questi trenta milioni il tesoro, invece di rivolgerli a proprio profitto, li tiene accantonati a garanzia dell'azienda ferroviaria, per fornirli all'azienda stessa quando si verificano bisogni straordinari.

Non si può quindi pretendere che il tesoro abbia a corrispondere interessi su danari che in sostanza sono suoi.

Questo sarebbe assolutamente eccessivo. Spero che l'onorevole Pescetti si terrà

pago di queste spiegazioni e approverà poi anche l'articolo 36, che è stato emendato, d'accordo col mio collega e con la Commissione, nel senso che la eccedenza di cassa giornaliera venga versata alla Banca d'Italia, in un conto veramente fruttifero, alla Banca e non alla Tesoreria provinciale, che varrebbe quanto dire al tesoro, poichè allora il conto stesso non potrebbe essere fruttifero, e non vorrà insistere nel suo emendamento all'articolo 24, articolo che, così come viene proposto, è stato concordato con la Commissione e che credo meriti l'approvazione della Camera.

PRESIDENTE. Quanto all'altro emendamento?

PESCETTI. Ero mosso da un concetto casalingo: i danari, quando sono a portata di mano, si adoperano più facilmente.

CARCANO, ministro del tesoro. *Quod petit intus habes:* la richiesta viene dal Consiglio di amministrazione.

PRESIDENTE. Già, il suo emendamento, onorevole Pescetti, parla di una richiesta.

PESCETTI. Non insisto nell'emendamento.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, l'articolo 24 s'intende approvato.

(E' approvato).

Art. 25.

Al servizio di ragioneria dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è affidato il riscontro sulla regolarità dei documenti relativi alle spese e delle rispettive contabilità, il riscontro sulle entrate, sul servizio di cassa, sulla gestione dei magazzini e depositi, sugli inventari, nonchè la tenuta delle scritture delle entrate e delle spese.

I funzionari del servizio di ragioneria presso la direzione generale e le direzioni compartimentali e i funzionari amministrativi ordinatori delle spese, sono sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti.

(E' approvato).

Art. 26.

La Corte dei conti vigila sulla riscossione delle entrate e fa il riscontro delle spese dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed ha perciò il diritto di richiedere e ricevere tutti i documenti dai quali traggono origine le spese.

Le attribuzioni della Corte dei conti si esercitano per mezzo di un ufficio speciale presso l'Amministrazione delle ferrovie di Stato.

Con regolamento da approvarsi per decreto reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro, sentito il Consiglio di Stato e la Corte dei conti, saranno stabilite le norme per il funzionamento di detto ufficio.

(È approvato).

Art. 27.

È applicabile all'Amministrazione delle ferrovie la legge sulla contabilità generale dello Stato in quanto non sia modificata dalle disposizioni della presente legge.

Quando si tratti di contratti per lavori, forniture e approvvigionamenti, la registrazione preventiva è richiesta soltanto se il loro importo sia superiore a lire cinquantamila. Da tale registrazione preventiva sono esenti i contratti, le forniture, gli approvvigionamenti e gli impegni di spese per lavori e per altri titoli che, a giudizio insindacabile del Consiglio di amministrazione debbono farsi, di urgenza, per assicurare la continuità e la regolarità del servizio. La deliberazione di urgenza dovrà essere motivata. Mensilmente sono comunicati alla Corte dei conti gli elenchi degli impegni assunti senza la registrazione preventiva, compresi quelli assunti di urgenza.

(È approvato).

Art. 28.

Con norme da stabilirsi nel regolamento, di cui l'articolo 26, sarà determinato a chi spetti la facoltà di firmare i ruoli di spese fisse, i mandati e buoni di pagamento, e saranno pure determinate le relative attribuzioni e responsabilità della ragioneria e regolate le verifiche di cassa.

Il pagamento dei ruoli, dei mandati o dei buoni, sarà fatto, ove occorra, dalla cassa delle stazioni, secondo i modi e le garanzie che saranno prescritte dal suddetto regolamento.

Il regolamento determinerà pure le norme necessarie per rendere facili e spedite, derogando, ove occorra, al precedente articolo, le operazioni di rettifiche per deficienze di tasse, gli assegni gravanti le merci, la restituzione di somme per eccedenze di tasse, la dimostrazione mensile del debito degli agenti e dell'entrata ed uscita dai magazzini.

(È approvato).

Art. 29.

Il direttore generale, previa approvazione del Consiglio di amministrazione, può

aprire crediti, mediante mandati a disposizione, ed emettere a favore dei funzionari dipendenti mandati di anticipazione per spese da farsi in economia per lavori e forniture.

Tali mandati non possono eccedere la somma di lire 50,000 ed i relativi rendiconti mensili sono presentati alla direzione generale per la revisione della ragioneria centrale e pel riscontro della Corte dei conti. I buoni rilasciati sui mandati a disposizione e di anticipazione debbono essere staccati da un registro a matrice.

(È approvato).

Art. 30.

Nei casi dalla legge permessi qualunque atto che abbia per scopo di impedire o trattenere un pagamento di somme a carico del bilancio delle ferrovie esercitate dallo Stato, deve essere notificato al direttore generale che ne dà corrispondente notizia anche all'ufficiale incaricato del pagamento.

Può per altro il creditore fare tale notificazione all'ufficiale, cassiere o agente incaricato del pagamento, se questo non sia stato ancora eseguito.

(È approvato).

Art. 31.

Ai contratti da stipularsi con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed ai progetti da essa compilati, non sono applicabili le disposizioni degli articoli 322, 337 e 362 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e relative modificazioni di cui alla legge 15 giugno 1893, n. 294.

Ai contratti stessi, dai quali derivino entrate o spese per l'azienda delle ferrovie dello Stato, sono applicabili le disposizioni della legge di contabilità generale dello Stato, salvo quelle degli articoli 9, 10, 12, 14, 15 e 16 della legge medesima.

Tuttavia è ammessa per qualsiasi importo la licitazione privata, ogni qualvolta l'interesse dell'Amministrazione consigli di non applicare il sistema dell'asta pubblica.

È ammessa la trattativa privata con deliberazione motivata:

a) nei casi di contrattazione di importo non superiore a lire 50,000; nè superiore a lire 10,000 se la spesa è annuale e l'Amministrazione non resti impegnata per oltre 5 anni;

b) per i contratti dei quali non è possibile determinare *a priori* il valore, nei quali

cioè la spesa è fissata in base a compensi proporzionati ad unità di peso;

e) per l'acquisto dei carboni;

d) per gli altri approvvigionamenti di qualsiasi importo, ogni qualvolta l'interesse dell'Amministrazione consigli di non applicare il sistema della pubblica gara o della licitazione privata.

In questi due ultimi casi però la trattativa privata deve essere autorizzata dal ministro dei lavori pubblici.

Tale autorizzazione non occorre per le forniture, i lavori e le relative provviste, di qualunque importo, quando con deliberazione motivata sia riconosciuto che l'urgenza od il bisogno di garantire la sicurezza e regolarità dell'esercizio, a giudizio del Consiglio di amministrazione, non permettano l'indugio della gara.

Gli approvvigionamenti possono essere fatti direttamente nei luoghi di produzione e nei principali mercati stranieri, col mezzo di funzionari a ciò delegati dall'Amministrazione.

I servizi, i lavori e le forniture da farsi in economia si eseguono con le norme prescritte da speciale regolamento, approvato dal ministro dei lavori pubblici d'accordo col ministro del tesoro, sentito il Consiglio di amministrazione ed il Consiglio di Stato.

(È approvato).

Art. 32.

Alle associazioni cooperative di produzione e lavoro che abbiano adempiuto alle prescrizioni della legge 12 maggio 1904, numero 168, sono applicabili pei lavori e per le forniture d'interesse dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato le disposizioni della legge medesima.

Su questo articolo c'è la seguente aggiunta dell'onorevole Pantano:

« Ai Consorzi, che già siano o fossero regolarmente costituiti fra Società cooperative di produzione e lavoro, può essere affidata anche per trattativa privata l'esecuzione delle opere suddette, purchè l'importo a base d'appalto non superi il doppio dell'ammontare totale degli appalti, che potrebbero essere affidati alle singole Società costituenti il Consorzio, secondo le norme vigenti.

« Potrà pure essere consentito che la cauzione sia formata mediante ritenuta del

10 per cento dell'importo di ogni rata, da pagarsi poi a lavoro compiuto e collaudato.

« Le concessioni, contemplate nel presente articolo, saranno fatte quando, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione appaltante, le Società od i Consorzi presentino sufficienti garanzie di idoneità, stabilità e solvibilità per la regolare esecuzione delle opere da appaltarsi ».

L'onorevole Pantano ha facoltà di parlare per isvolgere questo suo emendamento aggiuntivo.

PANTANO. Credo che l'aggiunta, da me proposta all'articolo 32, non abbia bisogno di alcun commento; perchè il commento migliore è dato dai ministri Gianturco e Cocco Ortu, che hanno fatto la stessa proposta nella legge per la Sardegna.

Fu questo un provvedimento lodevolissimo, perchè consente alle associazioni cooperative di produzione e di lavoro di unirsi in consorzio per poter assumere appalti di entità maggiore di quella consentita dagli appalti presi singolarmente.

L'importanza sociale di questo provvedimento è evidente.

Esso rende soprattutto possibile nelle regioni, dove c'è disoccupazione, ma in pari tempo organizzazione di lavoratori, di mobilitare in forti aggruppamenti operai disoccupati per condurli in Sardegna, in Basilicata, in Calabria, ovunque il difetto di mano d'opera rende ora difficile o impossibile la esecuzione dei rilevanti lavori ferroviari votati dal Parlamento; senza contare le altre forme di svolgimento, che consente alle associazioni cooperative per forniture e lavori ferroviari.

Quindi, mentre rendo viva lode agli onorevoli ministri, che tale provvedimento proposero per la Sardegna, nutro fiducia che non avranno difficoltà di accettarla anche in questa legge, schiudendo così nuovi orizzonti alla cooperazione, e stimolandone l'incremento nelle regioni ove è ancora appena in germe.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Pantano ha ricordato che l'aggiunta, da lui proposta all'articolo 32, trova riscontro in una proposta, che, d'accordo con i miei colleghi, io feci nella legge per la Sardegna, tendente a dare un più largo impulso ai consorzi delle cooperative, rendendo facile ad esse, quando siano legalmente riconosciute, di prendere l'appalto di

lavori e costituendo anche la cauzione per via di ritenute. In questo momento non ho potuto riscontrare i termini precisi della nostra proposta per la Sardegna.

PANTANO. È perfettamente identica alla mia.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma, poichè l'onorevole Pantano mi dichiara che è in quei termini precisi, non ho difficoltà di accettarla. Naturalmente però si applicherà la disposizione soltanto nel caso di licitazioni private. Queste licitazioni private saranno soggette alle regole ordinarie prescritte dal disegno di legge. Quindi accetto l'aggiunta, proposta dall'onorevole Pantano, che è la riproduzione di una proposta che non c'è ragione di limitare alla Sardegna, perchè è nel proposito nostro che dappertutto, dove queste cooperative siano costituite, esse debbano servire alla elevazione morale ed economica dei lavoratori.

PANTANO. La ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni metto a partito l'articolo 32 con l'aggiunta dell'onorevole Pantano, accettata dal Governo e dalla Commissione.

(È approvato).

All'articolo 33, ci sarebbe il seguente ordine del giorno:

La Camera invita il Governo a regolare le ordinazioni per il fabbisogno del materiale in modo da permettere all'industria nazionale un lavoro continuativo.

« Paniè, Gallino Natale, Albertini, Chiapusso, Astengo, Battaglieri, Orlando Salvatore, Cavagliari ».

L'onorevole ministro si era riserbato di dichiarare all'articolo, se lo accettava.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. All'onorevole Paniè ho già dichiarato che il proposito dell'amministrazione ferroviaria e mio era quello appunto di regolare le ordinazioni del materiale ferroviario in maniera che non vi fosse in alcuni casi pleora, ed in altri anemia, che sono due malattie ugualmente pericolose.

Ma nelle condizioni, nelle quali ci siamo trovati, subito dopo aver assunto l'esercizio di Stato, l'onorevole Paniè comprende che non era assolutamente possibile procedere con così rigido criterio. Abbiamo dovuto

cercare le fabbriche, che ci fornissero il materiale occorrente, in tutto il mondo, fino in America, seguendo un consiglio dell'onorevole Maggiorino Ferraris; ma pur troppo neanche là abbiamo potuto fare larghe provviste. Ora ci siamo rivolti anche alla Russia. Le fabbriche italiane sono tutte sovraccariche di lavoro.

Posso dunque accettare come raccomandazione l'ordine del giorno dell'onorevole Paniè, nel senso che, quando sia ristabilito l'andamento normale delle nostre ferrovie, si provveda appunto a che sia fatta tale ripartizione fra gli stabilimenti italiani, che permetta loro di avere lavoro continuativo.

Questo problema, come già dissi nella discussione generale, si è presentato anche in Francia, ed il Senato francese ha votato un ordine del giorno con cui invita il Governo a distribuire il lavoro in modo che le fabbriche francesi abbiano un lavoro continuativo. Non ho nessuna ragione per non fare quello che in Francia si è desiderato si facesse; quando sia superato questo momento difficile della nostra azienda ferroviaria, provvederò che il lavoro sia distribuito non solo con equità, ma anche in modo da non dar luogo a crisi o di eccessive ordinazioni o di disoccupazione, che sono, ripeto, egualmente pericolose per la economia nazionale.

PRESIDENTE. Onorevole Paniè, insiste nel suo ordine del giorno?

PANIÈ. Era nel mio pensiero di fare una raccomandazione per l'avvenire.

Poichè in questo concetto conviene l'onorevole ministro, accetto la sua raccomandazione, e dichiaro di non insistere in questo senso nel mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Leggo l'articolo 33.

Le provviste del materiale fisso e mobile e di quello metallico di armamento, sono di regola, appaltate all'industria nazionale, col sistema delle pubbliche gare.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato, su conforme deliberazione del Consiglio di amministrazione, può procedere per licitazione o trattativa privata, quando ciò sia consigliato dall'interesse dell'Amministrazione o dal fine di assicurare un'equa ripartizione delle forniture fra gli stabilimenti congeneri nelle diverse parti del Regno, fermo il disposto dell'articolo 16 della legge 8 luglio 1904, n. 351.

Se il risultato delle pubbliche gare, delle licitazioni o delle trattative private dimostra che le condizioni dell'industria nazio-

nale non permettono di ottenere prezzi convenienti, la direzione generale delle ferrovie dello Stato, su conforme deliberazione del Consiglio di amministrazione e in seguito ad autorizzazione del Consiglio dei ministri, procede a gare internazionali, alle quali sono invitate anche ditte nazionali.

Quando occorra provvedere di urgenza all'acquisto di materiale fisso, mobile e metallico d'armamento, può essere eccezionalmente autorizzata, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, la licitazione o la trattativa privata con ditte estere.

L'acquisto di materiali e meccanismi garantiti da attestati di privativa o prodotti da ditte specialiste è fatto dalla direzione generale delle ferrovie dello Stato, su conforme deliberazione del Consiglio di amministrazione.

Nella relazione annuale disposta all'articolo 9, il direttore generale darà un rendiconto analitico delle provviste suindicate.

Non essendovi osservazioni, l'articolo 33 è approvato.

(È approvato).

Onorevoli colleghi, fino all'articolo 42, salvo una piccola proposta dell'onorevole Pescetti all'articolo 36, non ci sarebbe nessuna proposta, per cui si potrebbe andare innanzi, almeno fino a quell'articolo.

PANIÈ. Onorevole Presidente, io avrei da parlare sull'articolo 34.

PRESIDENTE. Ha da parlare a lungo?

PANIÈ. Brevissimamente.

PRESIDENTE. Art. 34.

A parità di condizioni nelle gare internazionali deve preferirsi l'industria nazionale. Le condizioni si intendono pari, quando il prezzo del materiale nazionale non eccede la offerta dell'industria estera, aumentata del cinque per cento dell'offerta stessa ed accresciuta delle spese di dogana e di trasporto al luogo di consegna.

Per offerta dell'industria estera si intende la media delle offerte più basse, che rappresentano la metà del numero delle offerte estere riconosciute valide. Se queste sono in numero dispari, la metà è formata sul numero stesso aumentato di uno.

Se l'offerta estera sia stata una sola, la determinazione della parità delle condizioni sarà rimessa al giudizio del Consiglio di amministrazione.

Quando occorra provvedere sollecitamente alla dotazione normale del materiale per l'esercizio delle ferrovie di Stato, può essere eccezionalmente autorizzata, previa

deliberazione del Consiglio dei ministri, la licitazione o la trattativa privata con ditte estere.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Paniè.

PANIÈ. Rivolgo una sola domanda all'onorevole ministro ed alla Commissione. L'articolo 34 stabilisce la preferenza all'industria nazionale nelle gare internazionali a parità di condizioni. Questa preferenza si estende a tutte le forniture, come io credo, o pure è limitata alle forniture di cui all'articolo 33? Spero a tutte le forniture; ma poichè un dubbio può sorgere, prego il ministro e la Commissione di volerlo chiarire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Quest'articolo ha una storia, perchè si collega a disposizioni analoghe delle Convenzioni del 1885. Ora, quest'articolo si riferisce soltanto a quello relativo alle provviste di materiale fisso, mobile e metallico di armamento. Esso è stato sempre inteso in questo senso perchè evidentemente andremo troppo oltre, se volessimo per tutte le provviste e forniture (poniamo per gli arredi degli uffici e delle stazioni, per i tappeti, per le maniglie delle porte, ecc.) concedere la stessa protezione all'industria nazionale.

Ad ogni modo, per togliere l'equivoco, studieremo domani, d'accordo col collega del tesoro, una nuova formula, affinchè sia ben chiaro che esso s'intenda applicabile soltanto alle provviste di cui al precedente articolo.

Ritengo necessario il rinvio di questo articolo a domani anche per un'altra ragione, ed è che noi non crediamo opportuno di spingere all'otto per cento la protezione dell'industria nazionale, anzi crediamo che il cinque per cento, stabilito in questo articolo, possa riscontrarsi in qualche caso eccessivo.

Nostro proposito sarebbe pertanto di modificare l'articolo nel senso che l'industria nazionale abbia diritto ad una protezione, e quindi ad un congruo aumento di prezzi, ma che però esso non possa essere maggiore del cinque per cento, e che il cinque per cento non costituisca il limite normale ma il limite massimo della protezione.

Per queste ragioni vorrei pregare la Camera che quest'articolo venga rimesso a domani, onde vi sia modo di studiare e proporre un emendamento che ne chiarisca e precisi meglio i limiti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, onorevole relatore.

DANEO, relatore. Per conto della Commissione debbo fare qualche riserva sulla portata delle improvvise dichiarazioni del ministro.

A noi parrebbe che, ogni qualvolta si tratti veramente di una grande gara internazionale, non vi sia ragione di negare la protezione all'industria nazionale, di qualunque genere di forniture si tratti. Le ragioni dell'industria e del lavoro nazionale ne impongono sempre la preferenza in ragionevoli limiti. Ed è interesse del Governo il farlo: interesse fiscale per le imposte e tasse che raccoglie dall'industria: interesse economico per la ricchezza che produce e il lavoro che impiega. E potrei facilmente provare che l'industria estera avendo grandi impianti già ammortati, aiuti e incoraggiamenti governativi, capitali a miglior mercato, ha vantaggi ben superiori alla tutela doganale e al cinque per cento semplice in moltissimi casi.

Se si trattasse *de minimis*, potrei essere d'accordo col ministro; ma se la gara assume carattere internazionale, non si può trattare di poco valore; e la protezione, cui devono avere diritto le industrie nazionali deve essere uguale, di qualunque oggetto si tratti.

Concordo tuttavia con lui, nel senso che bisogna mantenere questa protezione in misura tale da essere ragionevole e anche forse in scala mobile, ma appunto per questo potremo studiare una formula in cui tutti potremo convenire, e non pregiudicare oggi nessuna questione.

PRESIDENTE. Allora questo articolo rimane sospeso.

Art. 35.

Tutti i contratti ed atti, stipulati dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato, relativi esclusivamente all'esercizio delle ferrovie stesse, sono soggetti al diritto fisso di una lira italiana ed esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

(È approvato).

Art. 36.

Le casse compartimentali raccolgono gli introiti disponibili delle stazioni e tutti gli altri proventi ordinari e straordinari, e provvedono al pagamento delle spese sopra mandati o diretti o a disposizione o di anticipazione, o mediante ruoli e fogli di

paga del personale, emessi dall'Amministrazione e vidimati dal servizio centrale di ragioneria o dalle ragionerie dei compartimenti.

Le somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa sono versate alle sezioni di regia tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia.

Queste somme sono tenute in conto corrente speciale, distinto da quello del tesoro dello Stato, ad interesse, giusta convenzione che, su proposta del ministro del tesoro, di concerto con quello dei lavori pubblici, sarà approvata per decreto reale.

Il direttore generale ha facoltà di fare prelevamenti sul detto conto corrente speciale per il servizio dell'azienda, mediante assegni vistati dal delegato del tesoro presso la sezione di tesoreria, a norma del regolamento.

Le norme per il servizio di cassa, e quelle per raccogliere, custodire e versare i fondi, sono stabilite dal regolamento.

Su questo articolo Governo e Commissione, d'accordo, hanno proposto il seguente emendamento:

Al secondo comma, invece di dire: « le somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa sono versate alle sezioni di regia tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia », si dovrebbe dire: « Le somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa sono versate alla Banca d'Italia ».

Di più, l'onorevole Pescetti propone di sopprimere nel principio dell'articolo le parole: « e vidimati dal servizio centrale di ragioneria e dalle ragionerie dei compartimenti ».

CARCANO, ministro del tesoro. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

CARCANO, ministro del tesoro. Credo che l'onorevole Pescetti vorrà riconoscere la necessità di conservare queste parole: perchè non è possibile che la ragioneria non abbia almeno a conoscere le somme da pagarsi, prima che siano pagate; altrimenti, non le sarebbe possibile la regolare e necessariamente preventiva, scritturazione delle partite nel conto corrente.

PRESIDENTE. Onorevole Pescetti, ha udito?

PESCETTI. A quest'ora, non farò un discorso sulla ragioneria. (No! no!) Quindi non insisterò sull'emendamento.

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo 36, con l'emendamento che è stato

proposto dal Governo e dalla Commissione, e che ho letto.

(È approvato).

Art. 37.

I cassieri e gli agenti che da essi dipendono ed hanno in consegna valori debbono prestare cauzione, a garanzia della loro gestione, nelle misure e nelle forme determinate dal regolamento, e sono sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti ai termini dell'articolo 64 della legge 12 febbraio 1884, n. 2016.

(È approvato).

CAPO IV.

TARIFFE E ORARI

Art. 38.

Le condizioni dei trasporti e le tariffe attualmente in vigore sulle ferrovie esercitate dallo Stato sono mantenute.

Entro tre anni dalla pubblicazione della presente legge, si provvederà alla revisione delle condizioni dei trasporti e al coordinamento delle medesime, per ciò che concerne le merci, alla convenzione di Berna e successive appendici, e alla semplificazione delle tariffe.

A questa revisione, al coordinamento e alla semplificazione si provvederà con decreto reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro e di agricoltura, industria e commercio, udito il Consiglio generale del traffico e il Consiglio dei ministri.

Tale decreto sarà senza ritardo presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Fino a che sia pubblicato tale decreto reale rimarranno in vigore le disposizioni dell'articolo 2 della legge 19 luglio 1906, n. 332.

(È approvato).

Art. 39.

Le riduzioni di tariffa sono approvate con decreto reale su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'agricoltura, industria e commercio, udito il Consiglio generale del traffico e in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri.

Il decreto reale, dopo un anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Dopo la riforma delle tariffe, di cui nel precedente articolo, nessuna tariffa potrà essere aumentata e nessuna condizione di trasporto aggravata se non per legge.

Le riduzioni dipendenti da concessioni speciali per trasporti temporanei, riguardanti determinate quantità di merci o determinate provenienze o destinazioni, che danno luogo a contratti con gli speditori, sono autorizzate dal direttore generale previa deliberazione favorevole del Consiglio di amministrazione. Uguale trattamento deve essere usato a chiunque ne faccia richiesta a parità di condizioni. Tali concessioni saranno soggette all'autorizzazione del ministro, la quale si intenderà concessa quando, entro otto giorni dalla comunicazione della deliberazione relativa, il ministro non abbia dato avviso del suo dissenso all'amministrazione.

Ai trasporti di viaggiatori con treni accelerati, omnibus o misti, per i quali siano attuate riduzioni medie di tariffa non inferiori a quelle indicate dall'articolo 5 della legge 9 giugno 1901, n. 220, sull'esercizio economico, sono applicabili le disposizioni degli articoli 3 e 4 della legge medesima. Il decreto reale di cui nel primo comma del presente articolo, stabilirà per questi trasporti la limitazione della imposta erariale, di cui alla prima parte dell'articolo 4 della legge anzidetta.

Governo e Commissione, d'accordo, hanno proposto su questo articolo il seguente emendamento:

« Al quarto comma, ultimo periodo, dicasi:

Tali concessioni saranno soggette all'approvazione del ministro dei lavori pubblici, di accordo col ministro del tesoro. Tale approvazione s'intenderà accordata quando, entro otto giorni dalla comunicazione della relativa deliberazione al ministro dei lavori pubblici, questo non abbia dato avviso del suo dissenso all'amministrazione ».

Onorevole Pantano, vuol parlare?

PANTANO. Confesso francamente che non ho più la testa a posto. Siamo qui dalle dieci di questa mattina. Pregherei proprio di fermarci.

PRESIDENTE. Ha ragione, onorevole Pantano. Per altro ho avvertito dianzi la Camera che avrei seguitato fino all'articolo 42. Anzi, quando si discuteva l'articolo 32, ho detto proprio a lei che, se doveva parlare a lungo, avrei rimandato il seguito della discussione a domani. Ella

ha detto di essere brevissimo, ed io ho lasciato continuare la seduta.

PANTANO. Non aveva ben compreso.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi associo alla proposta del collega Pantano di rimettere ad altra seduta il seguito della discussione.

PRESIDENTE. Sta bene, ma intanto, poichè nessuno chiede di parlare, metto a partito l'articolo 39.

(E' approvato).

Il seguito di questa discussione è rinviato.

Avverto la Camera che lunedì, dopo lo svolgimento delle interpellanze, se rimarrà tempo, si continuerà la discussione di questa legge. (*Benissimo!*)

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle domande di interrogazione e di interpellanza.

ROVASENDA, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto interroga il ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere se e come intenda migliorare le condizioni della Scuola di arti e mestieri di Catania.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici sull'assegnazione di categoria della residenza di Brindisi agli effetti del soprassoldo di indennità.

« Chimienti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere se intenda accordare, sino alla fine di luglio, la proroga all'applicazione della legge sul lavoro notturno delle donne, negli stabilimenti nei quali, per giustificato ritardo nella consegna del nuovo macchinario, riuscirebbe impossibile l'applicazione della legge suddetta senza il licenziamento di centinaia e centinaia di operaie.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se non creda conveniente la modifica delle norme per l'ammissione in servizio dei frenatori in prova, che richiedono una statura superiore a quella richiesta dai regolamenti militari.

« Cascino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica sulla presentazione del disegno di legge relativo all'erogazione delle giornate di lavoro a be-

neficio degli orfani dei maestri elementari e degli istituti di Assisi e di Anagni.

« Fani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze sulla necessità di istituire un servizio di dogana alla stazione di Bordighera.

« Agnetti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura sulla non applicazione della legge per gli infortuni in Terlizzi, Ruvo, Bitonto, Molfetta ed altri luoghi della provincia di Bari.

« Morgari ».

« Il sottoscritto interpella i ministri dell'agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici per sapere se non ritengano doveroso per la protezione dell'industria nazionale favorire, con più opportune disposizioni, il traffico dei graniti e delle tegole destinate in Svizzera evitando così la concorrenza dei prodotti del Canton Ticino.

« Falcioni ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per conoscere il suo pensiero su altre soluzioni che potrebbero apparire vantaggiose per una più rapida comunicazione fra Milano, Firenze e Roma.

« Cardani, Faelli, Agnetti ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, sulla necessità di un nuovo valico che unisca Genova colla media valle del Po, usufruendo in parte della linea già esistente Parma-Spezia.

« Agnetti, Cardani, Faelli ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte ai termini del regolamento: così dicasi delle interpellanze, a meno che i ministri, cui sono dirette, entro le 24 ore non dichiarino di non accettarle.

La seduta termina alle ore 19.50.

Ordine del giorno per la seduta di lunedì.

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di interpellanze.
3. Seguito della discussione del disegno di legge: Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private. (640).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia
Deliberata per la stampa l'8 giugno 1907

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.