

CCCLXX.

TORNATA DI MARTEDÌ 4 GIUGNO 1907

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GORIO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

INDICE.

Interrogazioni:

Stazioni di monta taurina:	
POGGI	Pag. 15178
SANARELLI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15178
Sofisticazioni dell'olio di oliva:	
JATTA	15179
SANARELLI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15179
Scuola di arti e mestieri di Catania:	
DE FELICE-GIUFFRIDA	15180
SANARELLI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15180
Lavoro notturno delle donne negli stabilimenti industriali:	
DE FELICE-GIUFFRIDA	15181
SANARELLI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15180
Frenatori ferroviari:	
CASCINO	15181
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15181-82
Servizio di dogana alla stazione di Bordighera:	
AGNETTI	15182
COTTAFAVI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15182
Inchiesta sulla magistratura di Catanzaro:	
ORLANDO V. E. (<i>ministro</i>)	15230
ROVASENDA	15230
Ordinamento ferroviario (<i>Seguito della discussione del disegno di legge</i>).	15182
ABIGNENTE (<i>relatore</i>)	15202
ARIGÒ	15201
CRESPI (<i>della Commissione</i>)	15186
DANEO (<i>relatore</i>)	15185
15189-93-95-96-97-98-99-200-09-14-15-24-26	
DE SETA	15191-94
FERRI GIACOMO	15227
GATTORNO	15201
GIANTURCO (<i>ministro</i>)	15183-88-89-90-92
15194-95-96-98-200-06-13-15-21-22-23-26-27	
MARESCALCHI	15205-12
ORLANDO SALVATORE	15187-90-94
PANÌ	15195-203-08-11-13
PANTANO	15187-90-99-218-24-25
PESCETTI	15187-89-92-202-04-11-13-14-19-26
PRESIDENTE	15194-228
PRINETTI	15204-12
SALVIA	15196

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari	Pag. 15228-31
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>)	15231
PRESIDENTE	15228-31
RICCIO	15231
Proposta di legge (<i>Lettura</i>):	
Tombola a favore dei figli degli scioperanti di Terni e di Argenta (CHIESA)	15178
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
Onoranze a Giuseppe Garibaldi (BIANCHERI)	15204
Riordinamento della carriera del Ministero degli affari esteri (DI SCALEA)	15209
Tombola a favore dell'Ospedale civile di Monselice (MORPURGO)	15209
Sospensione della seduta	15182

La seduta comincia alle 14.

PAVIA, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Petizione.

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

PAVIA, *segretario*, legge:

6819. Il cavaliere Ernesto Pensieri De Angelis, vecchio patriota, chiede un sussidio.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Donati, di giorni 6; Luigi Rossi, di 8; Casuto, di 3. Per ufficio pubblico, l'onorevole Emilio Maraini, di giorni 6.
(Sono conceduti).

Lettura di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Gli Uffici, nella seduta di stamane, hanno ammesso alla lettura una proposta di legge degli onorevoli Chiesa ed altri colleghi.

Prego l'onorevole segretario di darne lettura.

PAVIA, segretario, legge:

Proposta di legge dei deputati Chiesa, Bissolati Giacomo Ferri, De Felice-Giuffrida, Pozzato, Rondani, Tasca, Costa e Comandini.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con esenzione da ogni tassa, una tombola di lire 500,000 a favore dei figli degli scioperanti di Terni e di Argenta da conferirsi per la distribuzione ai municipi rispettivi.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Gli onorevoli Brandolin e Poggi hanno interrogato il ministro di agricoltura, industria e commercio « per conoscere se, dopo le assicurazioni date, siano sopravvenute cagioni tali da impedire la presentazione di un disegno di legge sulle stazioni di monta taurina ».

Connessa con questa, è un'altra interrogazione che l'onorevole Papadopoli ha diretto allo stesso ministro di agricoltura, industria e commercio « per sapere se, intendendo di presentare un disegno di legge, che regoli le stazioni di monte taurina, abbia tenuto calcolo della necessità di regolare l'acquisto di corrispondenti fattrici ».

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

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.* Nessuna cagione è sopravvenuta per impedire la presentazione di questo disegno di legge circa le stazioni dei tori destinate alle monte pubbliche. Il disegno di legge è stato studiato con grande accuratezza dal Consiglio zootecnico, ed è già pronto.

Ma, come l'onorevole Poggi comprende, la disciplina delle stazioni taurine è cosa che interessa al più alto grado l'industria zootecnica, e il provvedimento legislativo dovrà ispirarsi a concetti limitatamente restrittivi; quindi si comprenderà come il Ministero abbia sentito il bisogno, anzi la necessità, di assumere notizie e compiere ricerche anche intorno alle conseguenze di questa legge, prima di presentarla

al Parlamento. Ed ora, ripeto, la legge è pronta e sarà prossimamente presentata al Parlamento.

Del resto faccio notare che il Ministero di agricoltura ha presentato al Parlamento parecchi disegni di leggi di carattere agrario, come ad esempio, quello sul censimento del bestiame, quello sui pascoli alpini e quello sui bacini montani, disegni di legge i quali sono tuttavia in istato di relazione; quindi non vedo l'urgenza di presentarne dei nuovi, i quali sarebbero destinati a rimanere per qualche tempo presso le Commissioni.

E poichè sono nell'argomento posso rispondere anche all'interrogazione dell'onorevole Papadopoli, sebbene non sia presente, ma tanto per togliere quest'interrogazione che sta all'ordine del giorno da parecchie sedute...

Una voce. È inutile rispondere: non è presente l'interrogante.

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.* Allora vuol dire che decade e non aggiungo altro.

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

POGGI. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura ci ha dato un'assicurazione importante e cioè che un disegno di legge già sia preparato; speriamo dunque che non tarderà molto ad essere presentato alla Camera. Chè se si dovesse per questo disegno di legge andar tastando terreno qua e là in Italia per sentire se sarebbe più o meno gradito, io temo che si avrebbe un grande ritardo.

L'onorevole sottosegretario di Stato sa meglio di me quale sia l'importanza dell'allevamento bovino; egli sa come si sia fatto molto per l'allevamento equino e assai poco per l'allevamento bovino, e come dall'allevamento bovino noi possiamo trarre le utilità maggiori e più dirette (e basta accennare all'alimentazione dell'uomo) di quelle che possiamo trarre dall'allevamento equino.

Il Consiglio zootecnico si è pronunziato in materia e il giudizio di esso, che è il Corpo veramente competente per queste cose, deve tranquillare anche il Governo sulle impressioni più o meno aspre che possano destare le misure restrittive di questa legge.

Invito quindi l'onorevole ministro di agricoltura, o chi per esso, a fare la presentazione di questo disegno di legge solle-

citamente. Stia tranquillo che, se qualche cosa non piacerà al paese, si troveranno rappresentanti nella Camera i quali proporranno quegli emendamenti che saranno necessari.

Io quindi mi dichiaro parzialmente soddisfatto della promessa che il disegno di legge sia presentato. Non lo sarei più, se la presentazione di questo disegno di legge dovesse essere lungamente differita.

PRESIDENTE. Così rimane esaurita anche l'interrogazione dell'onorevole Papadopoli sullo stesso argomento.

Segue l'interrogazione dall'onorevole Jatta rivolta al ministro di agricoltura, industria e commercio « per conoscere per quali motivi venne ritardata la presentazione della legge già promessa contro le sofisticazioni dell'olio di oliva, e se creda dover subito provvedere a questo urgente bisogno della olivicoltura ».

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

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. La Commissione consultiva per l'olivicoltura e l'oleificio, come l'onorevole Jatta sa, ha già preparato un disegno di legge contro la sofisticazione degli olii di oliva.

Questo disegno di legge mira a proibire che nell'interno del Regno siano poste in vendita, col nome di olio di oliva, delle miscele di olii di oliva con olii di semi, ed impone tassativamente a tutti i commercianti di esporre, tanto nell'interno dei negozi, come sulla superficie dei recipienti contenenti l'olio, la dicitura chiara ed esplicita se sia olio di oliva puro od olio mescolato con altri olii.

Ma, onorevole Jatta, non basta soltanto tutelare il commercio dell'olio all'interno, occorre tutelarne il buon nome anche all'estero.

Da qualche tempo il buon nome dei nostri olii va declinando all'estero, tanto è vero che in alcuni paesi, soprattutto in quelli dell'America del Nord, non si ammette più l'entrata degli olii italiani, se prima essi non sono sottoposti ad una analisi chimica da parte dei laboratori doganali del paese. Poichè, onorevole Jatta, lei sa bene che nei nostri porti franchi, dove si ha massima libertà di frode e di sofisticazione, si importa una grande quantità di olii di cotone i quali si mescolano con una maggiore o minore proporzione di olii di oliva e si mandano all'estero con il nome di olio di Lucca o della riviera ligure.

Ora queste frodi sono quelle che precisamente danneggiano il nostro commercio. Ed è perciò che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha soprasseduto alla presentazione di questo disegno di legge, per mettersi d'accordo col Ministero delle finanze allo scopo di vedere se non sia possibile impedire anche queste frodi interne che si ripercuotono nel commercio all'estero.

Con questa dichiarazione, che non esclude la presentazione del disegno di legge invocato, spero che l'onorevole Jatta vorrà dichiararsi soddisfatto.

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

JATTA. Sono stato mosso a presentare questa interrogazione da un voto recentemente emesso dal Congresso degli olivicoltori a Bari.

In quel congresso, essendosi esaminata ponderatamente la questione, si riconobbe l'urgenza di provvedimenti legislativi che ponessero un riparo alle frodi che si compiono con la sofisticazione degli olii nazionali, e si fecero voti in questo senso. Io riconosco che la questione è molto complessa e riconosco anche la gravità di essa dal lato cui ha accennato l'onorevole sottosegretario di Stato.

Sarei lietissimo che una legge potesse anche impedire le frodi che si possono compiere oggi impunemente, e forse si continueranno a compiere malgrado l'invocata legge nei porti franchi e al di fuori del Regno. Ma frattanto rilevo come sia in tutti i modi urgente impedire le frodi che ora si compiono nell'interno e che non possono non ripercuotersi sul buon nome dell'olio italiano e sulla richiesta di esso all'estero.

Ond'è che, facendomi eco del desiderio degli olivicoltori italiani, mentre ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per l'ultima parte della sua dichiarazione, per la promessa, cioè, che in tutti i modi una legge sarebbe presto presentata al Parlamento, e per questo anche mi dichiaro lealmente soddisfatto, d'altra parte vivamente lo prego di non voler perder tempo, per le stesse ragioni che ha accennato l'onorevole Poggi a riguardo della montatura taurina.

Le questioni agrarie hanno tutte lo stesso carattere; bisogna provvedervi presto, perchè il ritardo produce un danno così grave, che poi non si ripara più.

Ho fiducia adunque che l'onorevole sot-

tosegretario di Stato vorrà tener presente l'urgenza del provvedimento richiesto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole De Felice-Giuffrida al ministro di agricoltura e commercio « per sapere se e come intenda migliorare le condizioni della Scuola di arti e mestieri di Catania ».

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

SANARELLI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Ultimamente è arrivata una domanda al Ministero, con la quale si chiede che le condizioni della Scuola di Catania siano migliorate dal punto di vista economico. Io posso assicurare l'onorevole interrogante che, nei limiti consentiti dalla legge, il ministro di agricoltura farà il possibile per aumentare il contributo annuo alla Scuola di arti e mestieri di Catania.

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

DE FELICE-GIUFFRIDA. La promessa fatta dall'onorevole sottosegretario di Stato è così esplicita, che io debbo dichiararmi soddisfatto; ma mi permetto di insistere sull'urgenza di provvedere, perchè il rappresentante del Governo non sa che quest'anno si sono dovuti licenziare più di 900 alunni che avevano fatto domanda d'essere ammessi alla Scuola di arti e mestieri di Catania.

Lo sviluppo industriale, per fortuna, nella parte orientale della Sicilia è così notevole che una scuola di arti e mestieri non può che prosperarvi; ma occorrono larghi contributi, da parte del Governo e degli enti locali.

Sono pendenti trattative col Ministero delle finanze per la permuta dell'ex-convento di San Placido; quando avremo questo edificio, potremo dare alla Scuola la sede idonea.

Quindi prego l'onorevole sottosegretario di Stato di raccomandare al collega delle finanze, che solleciti quella permuta. In quel convento non ci sono più che quattro monaci; ma non è più tempo di monaci oramai. Bisogna che i locali già destinati alle funzioni religiose siano devoluti all'istruzione.

Questo io raccomando all'onorevole sottosegretario di Stato, mentre prendo atto delle sue cortesi parole per un sussidio a questa Scuola.

SANARELLI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Domanda di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

SANARELLI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Io devo ancora replicare all'interrogante che per provvedere ad una riforma organica di quella Scuola, che sta così a cuore all'onorevole De Felice, il Ministero non ha mancato di sollecitare gli enti locali a concorrere, in più larga misura di quello che non abbiano fatto fino ad oggi. Debbo ricordare che quegli enti locali non hanno fatto tutto quello che avrebbero dovuto fare per quella Scuola; tanto è vero che il comune da vari anni ha perfino sospeso il consueto contributo annuo e non si è affatto occupato dei locali i quali, come l'onorevole De Felice sa, sono a carico del comune.

Qualora gli enti locali, e specialmente il comune, che non paga più il contributo, diano una manifestazione dei migliori desideri di sviluppare questa Scuola, il Ministero sarà ben lieto di accogliere questi desideri e di integrarli nella maggiore misura che gli sarà consentito.

DE FELICE-GIUFFRIDA. I locali non sono del Municipio, appartengono all'ospizio di beneficenza. Noi domandiamo soltanto di poter accordare a questa Scuola più ampi locali.

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Chimienti al ministro dei lavori pubblici « sull'assegnazione di categoria della residenza di Brindisi agli effetti del soprassoldo di indennità ».

È presente l'onorevole Chimienti?

(Non è presente).

La sua interrogazione s'intende ritirata.

Viene ora l'interrogazione dall'onorevole De Felice-Giuffrida rivolta al 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 ».

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

SANARELLI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Come l'onorevole interrogante sa, l'articolo cinque della legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli impedisce al Ministero di poter concedere qualsiasi proroga al divieto del la-

vorò notturno delle donne, anche nei casi, in cui questo divieto non sia possibile sopprimerlo per ragioni indipendenti dalla volontà degli industriali.

Il legislatore ha concesso cinque anni per la preparazione e l'attuazione di questo divieto, ed ha preveduto che questo lungo periodo di tempo fosse più che sufficiente all'industriale perchè si mettesse in regola con la legge.

Ma in pratica è venuto a risultare che, mentre molti stabilimenti hanno potuto attuare provvedimenti tali, da mettersi in regola con la legge, altri, o per incuria degli industriali, o per la mancata consegna degli apparecchi e delle macchine, o per mancata preparazione degli edifici da parte dei costruttori, non si trovano nella condizione di poter attuare questo divieto circa il lavoro delle donne, a partire dal 20 del corrente mese.

In alcuni stabilimenti si cercherà di riparare con la istituzione del sistema del lavoro a due squadre, ma in molti altri ciò non sarà possibile. Perciò il Ministero, vista l'assoluta necessità, ha pensato di studiare il modo per evitare gli inconvenienti lamentati dall'onorevole interrogante, e cioè l'allontanamento dagli opifici di una parte della maestranza; ha deliberato quindi di provvedere con una disposizione transitoria; e, poichè innanzi al Senato sta il progetto per modificazioni della legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli, ha deciso di sottoporre all'altro ramo del Parlamento una disposizione transitoria, per la quale sia consentito agli industriali di poter continuare per qualche tempo ancora nel lavoro notturno delle donne, purchè concorrano quelle condizioni cui ho fatto cenno, vale a dire che la cessazione del lavoro notturno sia assolutamente impossibile, o perchè le macchine non siano state consegnate a tempo, o perchè i locali non siano ancora pronti. Se il Senato, come io suppongo, approverà questa disposizione transitoria, la legge tornerà alla Camera, dove potrà essere approvata, secondo i desideri dell'onorevole De Felice.

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

DE FELICE-GIUFFRIDA. Io non domandavo che una proroga fino a tutto luglio per quegli stabilimenti nei quali il macchinario non era ancora stato consegnato.

Ora l'onorevole sottosegretario ha detto

che ha provveduto, ed io, dichiarandomi soddisfatto e ringraziando, non ho altro da dire.

PRESIDENTE. L'onorevole Cascino interroga il ministro dei lavori pubblici per sapere « se non creda conveniente la modificazione delle norme per l'ammissione in servizio dei frenatori in prova, che richiedono una statura superiore a quella richiesta dai regolamenti militari ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. La Direzione generale delle ferrovie non ritiene opportuno di modificare il regolamento, relativo alla statura dei frenatori in prova; e pare a noi che la Direzione generale si apponga bene.

Se per la maggior parte del personale si adotta la misura minima, che è quella per i militari, vale a dire l'altezza di un metro e cinquantacinque, per i frenatori in prova, e precisamente in ragione delle speciali attribuzioni di questo corpo, occorre una statura maggiore, anche nell'interesse del servizio e dei viaggiatori.

L'Adriatica e la Mediterranea avevano adottato la misura di metri 1.65, come è quella vigente presso il servizio di Stato; e le Sicule avevano fissato la statura di metri 1.68, ancora maggiore di quella che oggi è in vigore.

Non si crede quindi opportuno di diminuire questo requisito di concorso, avendo sperimentato che esso ha fatto buona prova nell'interesse del servizio.

PRESIDENTE. Onorevole Cascino, ha facoltà di parlare per dichiarare se sia soddisfatto.

CASCINO. Sono dolente di non potermi dichiarare soddisfatto della risposta che così cortesemente mi ha dato l'onorevole sottosegretario di Stato. La mia interrogazione fu determinata dal caso capitato ad un certo signor Scarantino Vincenzo, un sergente congedato, che aveva fatto domanda per essere nominato frenatore in prova, e aveva ricevuto una risposta assolutamente negativa unicamente per ragione della statura, poichè le norme per la nomina di questi frenatori in prova stabiliscono la statura minima di 1.65 ed egli sventuratamente ha soltanto la statura di metri 1.62.

Ora a me è sembrato e sembra strano che si possa domandare per un frenatore in prova una statura superiore a quella che si domanda per coloro che vengono arruolati nel regio esercito. Perchè pensavo che

se c'è una persona che sia idonea a servire la patria, questa non si possa dichiarare non idonea a servire le ferrovie, a fare il frenatore soltanto per ragione di statura.

Io dunque, come dicevo, non posso dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato e confido che, dopo un più maturo esame, vorrà la Direzione delle ferrovie venire a più miti consigli.

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

PRESIDENTE. Parli.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Alla mia volta sono dolente di non poter dare all'onorevole Cascino l'affidamento che egli desidera per l'avvenire; perchè ho avuto l'onore di dire che la statura speciale corrisponde allo speciale servizio del corpo dei frenatori. È su questo punto che richiamo l'attenzione dell'interrogante, perchè voglia persuadersi che l'essere stato sergente nell'esercito non costituisce attitudine a particolari funzioni le quali esigono una speciale statura. Se questo è vero, è pur vera la conseguenza che non sia possibile diminuire il requisito dell'altezza, che risponde a speciali esigenze di servizio.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dell'onorevole Fani al ministro dell'istruzione pubblica.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Onorevole Presidente, d'accordo con l'onorevole Fani, impegnato in una Commissione parlamentare, prego di lasciare nell'ordine del giorno questa interrogazione.

PRESIDENTE. Sarà rimandata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Agnetti al ministro delle finanze « sulla necessità di istituire un servizio di dogana alla stazione di Bordighera ».

Ha facoltà di rispondere, onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

COTTAFI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. L'onorevole Agnetti desidera che alla stazione di Bordighera venga istituito uno speciale servizio di dogana. Questo desiderio è espresso di solito da tutte le città che hanno stazioni climatiche ed ospitano forestieri. Perchè molte volte al confine succede che sono disturbati i viaggiatori dalle visite di dogana.

Però l'onorevole Agnetti sa che l'Amministrazione delle finanze ha anche determinato che uno speciale personale viaggi sui treni affinché si faccia la verifica-

doganale nel tragitto che corre dal confine al luogo di destinazione del viaggiatore.

Con questa disposizione si è agevolato di molto l'aspirazione dell'onorevole Agnetti. Però debbo assicurarlo che, pur scarseggiando il personale, tuttavia si studierà se sia possibile di accogliere il suo desiderio. Intanto il Ministero delle finanze, d'accordo con la Direzione generale delle ferrovie, sta trattando, all'intento di vedere se si possa per la visita dei bagagli istituire un servizio ancora più perfetto. Speriamo che si possa venire ad una soddisfacente convenzione. Se questa potesse essere tale da soddisfare interamente, in tal caso non sarebbe più necessaria la istituzione che è raccomandata dall'onorevole Agnetti. Ad ogni modo egli stia certo che, ogni qualvolta si trovasse che questa mancanza di una verifica nelle città che ospitano colonie di forestieri, di villeggianti, o di persone in cura climatica servisse ad ostacolare la venuta dei forestieri nel nostro paese, l'Amministrazione delle finanze vedrebbe di trovar modo di agevolare questo importantissimo servizio che tanti vantaggi e tanta ricchezza specialmente apporta nelle città della riviera.

AGNETTI. Prendo atto delle sue dichiarazioni e la ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Morgari, s'intende ritirata la sua interrogazione, al ministro dei lavori pubblici, « sulla non applicazione della legge per gli infortuni in Terlizzi, Ruvo, Bitonto, Molfetta ed altri luoghi della provincia di Bari ».

Così sono esaurite le interrogazioni.

Procedendo nell'ordine del giorno, dovremmo continuare la discussione sull'ordinamento dell'esercizio delle ferrovie di Stato. Ma, dovendo l'onorevole ministro dei lavori pubblici mettersi d'accordo con la Commissione circa la formula dell'articolo 34, si sospende la seduta.

(La seduta è sospesa alle 14.35 e ripresa alle 15).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private ».

Come la Camera rammenta, la discussione si è chiusa sabato scorso con l'approvazione dell'articolo 39.

Proseguiremo dunque nella discussione degli articoli con la solita avvertenza, che si intenderanno approvati con la semplice lettura quegli articoli sui quali nessuno sia iscritto o chieda di parlare.

Art. 40.

Ogni quinquennio si procederà ad una generale revisione della nomenclatura e della classificazione delle merci.

Le modificazioni dipendenti da questa revisione saranno approvate con decreto reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro e di agricoltura, industria e commercio, udito il Consiglio generale del traffico e in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri. Il decreto sarà senza ritardo presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(È approvato).

Art. 41.

L'amministrazione delle ferrovie dello Stato può istradare le merci anche per via diversa dalla più breve quando, essendo in possesso delle spedizioni, sia in grado di farle giungere, sulle linee sue o da essa esercite, a destinazione o al vettore successivo, applicando però in ogni caso la tassazione corrispondente alla via più breve quando però questa sia costituita da una linea a scartamento normale ed in servizio cumulativo colle ferrovie di Stato, e fermi restando i termini di resa, esclusa ogni partecipazione dei concessionari delle linee più brevi non esercitate dallo Stato al prodotto per i tratti non percorsi.

Le riduzioni di tariffe derivanti dall'applicazione della base differenziale sono attuate anche nei servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'industria privata, purchè i concessionari vi abbiano aderito, e sulle ferrovie stesse siano in vigore tariffe uguali a quelle delle ferrovie dello Stato. Nelle nuove concessioni di ferrovie all'industria privata, sarà espressamente imposto tale obbligo al concessionario.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. La Commissione ha introdotto nell'articolo ministeriale alcune parole, le quali ne alterano notevolmente il significato. Come la Camera sa, secondo la convenzione di Berna, cui l'Italia ha aderito, uno dei principii fondamentali in materia di tariffe ferroviarie è che le Amministrazioni delle ferrovie debbano, di regola, istradare le merci per la via più breve; è ammesso però che esse possano istradarle per una via più lunga, purchè siano osservate due condizioni, cioè, che la tassa da imporre sia corrispondente non alla linea più lunga effettivamente percorsa, ma alla linea più breve che si sarebbe dovuto percorrere e che non è stata percorsa...

Voce. E allora va bene!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. ... e che restino inalterati i termini di resa della merce. Questo è il principio introdotto nella convenzione di Berna, a cui s'informa l'articolo 41 secondo il testo ministeriale, nel quale trovasi dichiarato che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato può istradare le merci anche per una via diversa da quella più breve, quando, essendo in possesso delle spedizioni, sia in grado di farle giungere a destinazione senza allungamento dei termini di resa, applicando però in ogni caso la tassazione corrispondente alla via più breve.

Ora poniamo un triangolo rettangolo, di cui i cateti rappresentino linee di proprietà dello Stato ed esercitate dallo Stato, e l'ipotenusa rappresenti una linea di proprietà privata, ma esercitata dallo Stato.

Il fatto, che lo Stato istradasse le merci per le sue linee, facendo pagare, però, come se fossero istradate per la via più breve, può costituire titolo di diritto in favore dei proprietari della linea più breve non percorsa, per pretendere dallo Stato qualche risarcimento o riparazione di un preteso danno che lo Stato avrebbe loro prodotto, non istradando le merci per la linea più breve di loro proprietà?

L'accennato principio della convenzione di Berna risolve la questione, a parere mio, poichè, non essendo lo Stato obbligato ad istradare il traffico per la linea più breve, il concessionario di questa linea non ha ragione di dolersi, se lo Stato si avvale

del suo diritto: *Qui suo jure utitur, nemini injuriam facit.*

Nella Commissione parlamentare sorse tuttavia il dubbio che il testo delle convenzioni, con cui lo Stato ha assunto l'esercizio di ferrovie di proprietà privata, potesse menare a una interpretazione diversa e che potesse considerarsi quasi come un atto di sleale concorrenza da parte dello Stato il *détourner* il traffico (che si sarebbe naturalmente avviato per la via più breve) facendogli invece percorrere la via più lunga. Ed è stato con questo proposito, di evitare cioè che lo Stato, che deve dare esempio di correttezza e di moralità, facesse cosa che potesse parere non conforme ai rigorosi principii di quella lealtà che deve informare sempre l'interpretazione dei patti contrattuali, che la Commissione era venuta nel convincimento che, quando si trattasse non già di linee di proprietà privata ed esercitate da Società private, ma di linee private esercitate dallo Stato, lo Stato concedente avrebbe operato quasi dolosamente e certo con poca buona fede, allorché non avesse avviato le merci sulla linea scorcioata; quindi, con l'aggiunta delle parole « non esercitate dallo Stato » nell'ultimo periodo dell'articolo 41, la Commissione risolveva il quesito di ordine giuridico, stabilendo implicitamente che, per i concessionari di linee private esercitate dallo Stato, sussiste un vero diritto a partecipare ai prodotti dei tratti più brevi, sebbene non percorsi.

Ora io devo pregare la Commissione di non insistere in questo suo concetto, e ciò anzitutto per un doveroso rispetto alla competenza del potere giudiziario. L'interpretazione delle convenzioni esistenti per l'esercizio da parte dello Stato di ferrovie concesse all'industria privata non è di competenza del Parlamento, è di competenza dei tribunali, e sarebbe evidentemente un esempio assai pericoloso e che giuristi insigni, come quelli che siedono nella Commissione, non vorranno certo introdurre nel nostro diritto, che il Parlamento venisse esso a giudicare se l'istradare le merci per la linea propria più lunga e non per la più breve, che lo Stato eserciti, costituisca un atto di concorrenza sleale e nientemeno che quasi una eccezione di malafede.

La legge evidentemente non pregiudica l'interpretazione delle concessioni di esercizio fatte anteriormente: la legge dispone

per l'avvenire. Dunque distinguiamo nettamente le due cose: o si tratta di concessioni di assunzione dell'esercizio da parte dello Stato, anteriori a questa legge, e l'interpretazione di coteste concessioni spetterà ai tribunali; o si tratta di concessioni, e di assunzioni d'esercizio da parte dello Stato che si facessero d'oggi innanzi, ed allora a parer mio non si può ammettere neppure il dubbio che spetti ai proprietari delle ferrovie private alcuna ragione di indennizzo contro lo Stato che si è avvalso di un diritto che gli riconosce la convenzione di Berna e che verrebbe ribadito da questa norma di diritto interno.

In altri termini, dalla Convenzione di Berna e da queste concessioni nasce un titolo giuridico in favore dello speditore della merce e non del proprietario della ferrovia privata più breve. Quindi io vorrei pregare la Commissione di non insistere nell'emendamento; e la prego tanto più vivamente ché le conseguenze di una simile disposizione potrebbero essere gravissime. Infatti, come bene intende la Camera, quando si riconoscesse un titolo all'indennità in favore delle ferrovie accorcioate, bisognerebbe aggiungere questa indennità, dovuta dallo Stato, ai redditi della linea, e, quando giungesse l'ora del riscatto, le annualità del riscatto in favore delle Società private si accrescerebbero indebitamente in ragione di cotesto traffico che la linea in fatto non ha sopportato.

A me pare adunque che non solo giuridicamente vi sarebbe una invasione del Parlamento nei poteri della autorità giudiziaria, ma si pregiudicherebbe una questione le cui conseguenze sarebbero rilevantissime per la finanza pubblica. Alla Commissione preme che non sia pregiudicato il passato. Ebbene, mi pare che la mia dichiarazione affidi completamente, in quanto la legge dispone solo per l'avvenire.

Lasciamo ai tribunali, se qualche dubbio potesse sorgere (ed io affatto non lo credo), lasciamo ai tribunali decidere se vi siano pretese fondate a far valere dalle Società; ma da una parte non pregiudichiamo con una interpretazione nostra il giudizio dei tribunali, e dall'altra per l'avvenire diciamo in una maniera chiara e categorica che nessuna ragione d'indennità può spettare alle Società private, concessionarie di linee accorcioate, siano esse, o no, esercitate dallo Stato.

Devo poi pregare la Camera di acco-

gliere, per ragione di chiarezza, un emendamento all'ultimo comma di questo articolo 41, che introduce il principio del cumulo delle distanze per l'applicazione delle tariffe differenziali, anche a carico delle ferrovie concesse ed esercitate dall'industria privata.

Nel secondo comma dell'articolo si stabilisce già che le riduzioni di tariffe, derivanti dall'applicazione della base differenziale, sono attuate anche nei servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'industria privata, purchè i concessionari vi abbiano aderito, e sulle ferrovie stesse siano in vigore tariffe uguali a quelle delle ferrovie dello Stato.

L'articolo 41 segue dicendo: « Nelle nuove concessioni di ferrovie all'industria privata, sarà espressamente imposto tale obbligo al concessionario ».

E qui io vorrei pregare la Camera di accettare l'emendamento cui ho già accennato, per rimuovere alcuni dubbi, dei quali mi si è data notizia. Un dubbio potrebbe essere questo: *quid juris*, nella ipotesi che la pubblica amministrazione dimentichi di aggiungere espressamente questo obbligo? Il concessionario potrebbe dire: « peggio per voi, che avete mancato al vostro dovere, e non avete ricordato che un articolo vi imponeva di mettere nel contratto una clausola, che non avete inserita: ciò costituisce un titolo di responsabilità politica e civile per voi, ma non per me; io sono legato dal mio contratto ».

Quindi io vorrei si dicesse che si intende sottintesa in qualunque concessione una clausola simile; a prescindere da ogni stipulazione, è la legge che, come fa della garanzia nella vendita, impone quella clausola.

Mi si è inoltre domandato: ma potete voi imporre a tutte le ferrovie private, unicamente nell'interesse del commercio di transito, tariffe diverse da quelle locali? Potete voi, anche pel traffico locale, imporre tariffe uguali a quelle di Stato o queste debbono applicarsi soltanto nel caso del cumulo delle distanze? Distinguetle le due cose, lasciate libertà alle Società private e ai concessionari di applicare le tariffe che credano, purchè non superino i massimi stabiliti negli atti di concessione, e limitatevi a ciò che si attiene al cumulo delle distanze, perchè fino a questo punto soltanto giunge l'interesse generale.

D'accordo con la Commissione, pregherei la Camera di accogliere perciò il seguente emendamento all'ultimo comma dell'articolo 41: « nelle nuove concessioni di ferrovie all'industria privata si intenderà imposto al concessionario l'obbligo del cumulo delle distanze ». Il che, da una parte, lascia che la legge stessa sottintenda negli atti di concessione questa clausola, e dall'altro ne limita l'applicazione agli interessi ed ai bisogni del commercio di transito, lasciando le tariffe locali nelle facoltà delle Società, purchè con esse non si superino quei massimi che sono stabiliti in tutti gli atti di concessione di ferrovie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DANEO, *relatore*. Sono due i punti sui quali il ministro ha richiamato l'attenzione della Camera; credo, lo dico subito, che potremo metterci d'accordo su tutti e due. Ma è bene che la Camera sappia quali erano le ragioni per le quali la Commissione si dipartiva alquanto dal testo ministeriale prima delle dichiarazioni, abbastanza rassicuranti, fatte oggi dall'onorevole ministro.

La Camera sa che molte volte una ferrovia di proprietà privata tocca gli stessi punti estremi che sono serviti da altre linee, sicchè avviene spesso che per diversa via si può viaggiare tra gli stessi punti. Se vogliamo andare a Viterbo da Roma, possiamo passare da Orvieto, andando per una strada più lunga, ma forse talora più rapida, come possiamo passare dalla linea più breve Roma-Viterbo.

Ora può accadere, trattandosi del transito, che un terzo, da Napoli o da altra stazione o da Roma stessa spedisca delle merci per Viterbo. Lo Stato, dice il ministro, servendosi del diritto che danno al vettore le convenzioni di Berna, è padrone di istradare quelle merci per la via più lunga, purchè faccia pagare allo spediteur soltanto il prezzo della via più breve e renda il vagone nei termini di resa. E questo sta bene ed è perfetto nei rapporti con lo spediteur. E se lo Stato non avesse in esercizio la Roma-Viterbo essendo libera la mutua concorrenza, per la convenzione di Berna, sarebbe lecitissimo.

Ma accade che lo Stato è anche concedente della linea, e anche solo per questo potrebbe dubitarsi se quella etica che lo Stato fa insegnare negli istituti pubblici,

anche commerciali, ma che qualche volta non osserva per conto suo, consenta che, quando lo Stato ha concesso la costruzione di una ferrovia sapendo che doveva servire al vantaggio di abbreviare la distanza tra due punti, venga poi, egli stesso, come concorrente, a privare il concessionario del suo naturale guadagno. Ma questo, quando si tratta di esercizi concorrenti, non potrà in ogni modo obbligare lo Stato che ai riguardi di ordine morale.

Ma, se lo Stato è, per conto del concessionario, in seguito a contratto, esercente egli stesso della linea più breve, avrà diritto di danneggiarlo, privandolo, come concorrente, dei profitti naturali delle linee?

Inoltre lo Stato ha diritto di riscattare le linee private capitalizzando i redditi netti. Ora sarà morale e lecito anche legalmente allo Stato mandatario o gestore del patrimonio altrui, di danneggiare e nel reddito e nel capitale il suo mandante, ingegnandosi, con una concorrenza, di smagrirne il reddito e diminuirne il capitale all'epoca del riscatto?

Perciò la Commissione diceva: voi, Stato, come vettore in possesso di una linea più lunga, farete ciò che vorrete; ma, siccome la convenzione di Berna concerne veramente i rapporti tra vettori, ma non può togliere a chi gerisce il patrimonio altrui di dover usare la diligenza del padre di famiglia, e di non danneggiarlo con maneggi artificiosi e sleali, così noi diremo nell'articolo: se non si tratta di linee esercitate dallo Stato, non hanno diritto ad alcun riparto di profitti sulle spedizioni i signori concessionari della linea più breve; ma, quando si tratta di linee esercitate dallo Stato, salvo quanto concerne le linee dello Stato, provvederanno i contratti, provvederà il comune diritto; questo è lasciato *in dispositione juris*, o dipenda da interpretazione di contratto o da legge.

Ma, osserva il ministro: è chiaro che la legge non deve riferirsi che alle nuove concessioni; e i contratti già fatti e gli esercizi assunti dallo Stato appunto lasciano *in dispositione juris* tutta la materia e le rispettive conseguenze. Ed a noi, che non abbiamo nessuna ragione speciale di difendere qui degli interessi dell'uno e dell'altro concessionario ma la sola giustizia, questa sola dichiarazione, se anche possa dirsi che non sia per sè stessa vincolativa e produttrice di grandi effetti giuridici, questa sola dichia-

razione ci sodisfa e ci dispensa dall'insistere nel nostro concetto.

È inteso quindi che l'articolo non conceda per gli attuali proprietari di linee, esercitate anche dallo Stato, la condizione attuale giuridica: essa non li riguarda.

E così accettiamo la soppressione proposta.

Per una seconda parte, il ministro ha osservato che bisognava, nelle nuove concessioni di ferrovie, al testo ministeriale dell'articolo, mettere un rinforzo. dirò così, là dove si dice: « sarà espressamente imposto tale obbligo al concessionario ». Si dovrà dire: « si intenderà che i concessionari avranno tale obbligo ».

Anche a ciò, la Commissione acconsente volentieri: perchè potrebbe darsi che omissioni casuali nei contratti potessero dar luogo a questioni che è bene togliere fin dal principio con una disposizione generale.

Quindi siamo d'accordo sui nuovi emendamenti che ha proposto il ministro, colle spiegazioni che sono state date sull'argomento.

PRESIDENTE. Dunque, l'ultima parte del secondo comma dovrà essere modificata così. Invece di dire: « Nelle nuove concessioni di ferrovie all'industria privata, sarà espressamente imposto tale obbligo al concessionario », si dovrà dire: « Nelle nuove concessioni di ferrovie all'industria privata, si intenderà imposto al concessionario l'obbligo del cumulo delle distanze ».

CRESPI, *della Commissione*. In fondo del comma precedente, si devono togliere le parole: « non esercitate dallo Stato ».

PRESIDENTE. Dal comma precedente bisogna togliere le parole: « non esercitate dallo Stato » e bisogna dire: « esclusa ogni partecipazione dei concessionari delle linee più brevi al prodotto per i tratti non percorsi ».

Spero che questa legge finisca oggi; ma, qualora non finisse, pregherei di farmi avere in tempo gli emendamenti che si propongono.

Voci. Ha ragione.

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo 41, con le modificazioni che ho detto.

(È approvato).

Art. 42.

È obbligatoria per le ferrovie allacciate tra di loro la istituzione dei servizi cumulativi.

Possono essere escluse da quest'obbligo le spedizioni in transito diretto e quelle con rispedizioni da stazioni intermedie.

Qualora non esista l'allacciamento fra la ferrovia ed altri mezzi di trasporto o per altre circostanze si riconosca non conveniente, previo parere del Consiglio generale del traffico, l'istituzione del servizio cumulativo, dovrà essere dall'esercente istituito un servizio di corrispondenza.

L'obbligo dei servizi cumulativi o di corrispondenza, secondo i casi, sarà iscritto in qualunque concessione nuova o rinnovata con imprese di trasporto terrestri, o di navigazione in qualunque modo sovvenute dallo Stato o da Enti locali e investite di servizi pubblici remunerativi.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pescetti.

PESCETTI. Io debbo limitarmi a fare a questo articolo una semplice raccomandazione che trova la sua ragione anche nel voto emesso nel recente Congresso degli industriali e commercianti tenuto a Palermo: vale a dire che si istituiscano servizi cumulativi con la Sicilia e la Sardegna, in modo che il percorso sia considerato come uno solo a beneficio del commercio. E in linea di raccomandazione vorrei farne anche un'altra all'onorevole ministro se l'onorevole Presidente mi permette: e cioè che con tutta sollecitudine si addivenga alla riforma della nomenclatura e classificazione delle tariffe...

DANEO, *relatore*. La legge è fatta apposta per questo!

PESCETTI. Noi siamo sempre con una nomenclatura primitiva.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È già approvato l'articolo 40 che lo prescrive.

PESCETTI. Lo so; ma io vorrei anche una classificazione per quello che è il congegno delle tariffe, perchè si tratta di molte tariffe con tre mila voci; onde, quando la merce arriva al confine, il sistema organico e primitivo attuale crea grandi complicazioni, e le tariffe ferroviarie possono correggere tutto quello che può essere offesa doganale derivata da trattati di commer-

cio; e così le merci dell'interno potranno conseguire quei benefici che la necessità di accordi commerciali le hanno tolti all'estero.

PRESIDENTE. L'onorevole Orlando Salvatore ha facoltà di parlare.

ORLANDO SALVATORE. Circa questa disposizione per la quale si accorderebbero tariffe cumulative alle sole Compagnie di navigazione sovvenute dallo Stato e da enti locali ed investiti di servizio pubblico, ho da fare qualche osservazione.

La concessione della tariffa cumulativa ferroviaria marittima ad una Compagnia di navigazione costituisce già una sovvenzione: perchè nei luoghi dove il traffico è forte, avere una tariffa cumulativa equivale ad avere quasi l'esclusività del traffico di quel porto coll'interno.

Vi sono in Germania certe grandi Compagnie che vivono esclusivamente con la concessione delle tariffe cumulative terrestri o marittime; quindi io trovo che non si debba togliere al Governo la possibilità di istituire delle linee di navigazione semplicemente con la concessione delle tariffe cumulative e perciò pregherei di togliere le parole: « sovvenute dallo Stato o da enti locali ecc. », e che si dicesse soltanto: « in qualunque modo investite di servizi pubblici ». Con questo si lascierebbe la facoltà al Governo di affidare i servizi cumulativi tanto a Compagnie sovvenzionate quanto a quelle che non lo siano. Io faccio dunque la proposta formale che siano tolte, come ho detto, le parole « sovvenute dallo Stato o da enti locali ».

PANTANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO. L'osservazione fatta dal collega Orlando è importante: il servizio cumulativo bisogna istituirlo con tutti indistintamente: servizi di navigazione regolare sovvenzionati o no, perchè essi costituiscono non già un onere, ma un vero beneficio per le compagnie. Tuttavia è bene di metterlo come obbligatorio nei patti contrattuali pei servizi sovvenzionati. Ciò si fece pel passato; ed è vero che se non fu mai attuato, la colpa non fu delle compagnie di navigazione, ma di quelle ferroviarie le quali non avevano interesse di avviare il traffico per una via più breve; mentre ora, che lo Stato è gestore delle ferrovie, il caso non può nè deve ripetersi. Ma per ogni evenienza, non è superflua questa

tassativa disposizione per tutti i servizi remunerati. Non troverei a fare alcuna obiezione che si potesse anche aggiungere che il servizio cumulativo è estensibile anche ai servizi di navigazione regolari quantunque non sussidiati, sebbene per me ciò è chiaramente sottinteso.

Vorrei poi fare una semplice osservazione di forma che credo sia sfuggita alla Commissione ed al Governo. Ove si parla in fine dell'articolo di servizi remunerativi evidentemente bisogna correggere così: servizi remunerati.

PRESIDENTE. L'onorevole Pescetti ha fatto una raccomandazione. Invece l'onorevole Orlando ha fatto una proposta che non essendo firmata da dieci deputati, non è regolamentare.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. All'onorevole Pescetti dirò che il Governo si è preoccupato, e non da oggi, della semplificazione della nomenclatura delle merci e delle tariffe ferroviarie. Si può dire che tutti i grandi Stati hanno recentemente riveduto la nomenclatura delle loro tariffe, poichè è divenuta quasi una scienza occulta quella delle tariffe: e salvo coloro che vi hanno dedicato la vita per ragioni di ufficio, ben pochi sono quelli capaci di leggere nelle tariffe nostre, tanta è la molteplicità, la varietà e la complicazione di questa scienza oscura a dir poco. Esse sono scritte talvolta senza molta cura della chiarezza ed in una lingua che non è sempre italiana.

Ciò stante, l'articolo 38, che la Camera ha già approvato, stabilisce appunto che entro tre anni si debba procedere, fra l'altro, alla semplificazione delle tariffe, in modo che sia reso possibile ad ognuno di sapere con chiarezza e sollecitudine quali siano le condizioni per il trasporto delle sue merci.

E con l'articolo 40, che la Camera ha pure approvato, si è detto che ogni quinquennio bisognerà procedere ad una revisione delle tariffe. L'articolo parla proprio di una generale revisione della nomenclatura e della classificazione delle merci, ai fini della semplificazione a cui alludeva l'onorevole Pescetti.

È inutile quindi fare una raccomandazione, quando c'è un preciso disposto di

legge che impone l'obbligo al Governo di fare cotesta revisione.

Essa sarà fatta proprio con questo intento di giungere al più presto possibile a quel grado di chiarezza e semplificazione che gli altri Stati, che pure hanno un traffico assai superiore a quello dell'Italia, hanno saputo raggiungere appunto per maggiore tutela dei diritti dei cittadini.

Quanto all'onorevole Orlando, per verità non sono riuscito ad intendere come egli abbia potuto leggere in questo articolo 42, che parla di servizi cumulativi, l'impossibilità di statuire servizi di Stato tra la Sicilia e il continente e fra il continente e la Sardegna. Qui non vi è nulla di tutto ciò.

ORLANDO SALVATORE. Io non ho parlato della Sardegna.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi è sembrato così.

ORLANDO SALVATORE. Niente affatto!

Una voce al centro. Lo ha detto l'onorevole Pescetti.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ed allora io non so comprendere come l'onorevole Pescetti abbia letto nello articolo una cosa che non c'è. L'articolo parla della istituzione dei servizi cumulativi.

Il servizio cumulativo è un beneficio reale per gli speditori, in quanto porta con sé il cumulo della distanza nelle tariffe differenziali. Ma le Società di navigazione, cui sono concessi servizi cumulativi con le ferrovie lo hanno anche esse considerato, non come un obbligo, ma come un beneficio, un grandissimo beneficio. Ma è anche vero, come ha osservato l'onorevole Pantano, che se grande è il beneficio di queste Società, più grande ancora è quello che ne deriva al commercio del Paese. Di guisa che io mi sono acconciato anche all'emendamento della Commissione che, al primo momento, mi era parso un passo assai ardito.

Mentre il disegno ministeriale diceva: potranno essere istituiti servizi cumulativi, ed era rimesso al potere discrezionale dell'Amministrazione l'apprezzamento delle difficoltà pratiche e concrete che possono opporsi all'istituzione di questi servizi, la Commissione ne ha fatto un obbligo tassativo.

Giacchè parlo dell'articolo 42, voglio dare uno schiarimento rispetto al secondo

comma, dove si dice che possono essere esclusi dall'obbligo le spedizioni in transito diretto. C'è stato chi si è meravigliato di questa disposizione ed ha persino supposto che vi fosse un errore di stampa. Niente affatto; perchè se è vero che allo Stato, di regola, conviene istradare tutti i traffici sulle proprie linee, può accadere talvolta che la differenza fra la linea più breve, appartenente ad una società privata, e la più lunga, appartenente allo Stato, sia tale che non convenga allo Stato di avviare il traffico sulla propria linea: ciò perchè il pedaggio per il transito sulla via più breve viene ad essere minore della spesa in più che costerebbe il trasporto sulla propria linea.

E poichè si tratta di una facoltà, non si può *a priori* escludere che all'Amministrazione delle ferrovie possa giovare di avviare la merce anche sull'accorciatoia che non le appartiene, anzichè sulla linea propria.

E ciò che si è detto per le spedizioni in transito diretto (e per transito diretto si intende la percorrenza di tutta la linea concessa all'industria privata) si deve dire anche per le rispeditrici da stazioni intermedie; infatti il divieto della rispeditrice è stato stabilito per impedire le frodi, per impedire, cioè, che alla merce si facesse percorrere una tratta della linea concessa ed esercitata da privati fingendola diretta ad una stazione interna della linea medesima, e da questa stazione poi la si rispeditisse, senza far pagare tassa di rispeditrice, alla stazione della ferrovia di Stato effettivamente destinataria, eludendo così il divieto del transito diretto.

Per evitare le frodi, si è scritta tale disposizione; ma, ripeto, si tratta di una mera facoltà e possibilità, per quanto lontana e difficile a verificarsi.

PRESIDENTE. E quanto alla questione di forma, sollevata dall'onorevole Pantano, deve rimanere *rimunerativi* o si deve dire *rimunerati*?

DANEO, relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

DANEO, relatore. Per quanto l'articolo sia stato così concepito, nella sua ultima dicitura, dalla Commissione, la difesa ne è stata già fatta dal ministro; e per le ragioni dette da lui, mi pare che non sia il caso di accogliere l'emendamento dell'onorevole Orlando, di cui io pure non vedo

chiaramente la necessità nè la portata logica.

In quanto alla proposta dell'onorevole Pantano, essa è accettabile. *Rimunerativi* qui significa *rimunerati*: sicchè si può scrivere *rimunerati* e togliere ogni possibilità di dubbio.

PRESIDENTE. Allora si ammette questa variante, che invece di *rimunerativi* deve dire *rimunerati*.

PESCETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli; ma veramente intorno alla stessa questione non potrebbe parlare due volte.

PESCETTI. Volevo dire all'onorevole ministro soltanto questo.

Siccome l'articolo 40 parla di presentazioni di tariffe ripulite dalla vecchia dizione arcaica, e ripulite anche dalla dizione che le rende assolutamente inaccessibili ai più e riservate soltanto ai competenti, come ha detto il ministro, di sapienza occulta; e siccome il termine è di tre anni, vorrei che non si aspettasse il termine di tre anni, ma che, data l'assoluta necessità del commercio italiano di veder tolto questo argomento, l'onorevole ministro facesse al più presto attuare la correzione delle tariffe in guisa che il quinquennio, invece di decorrere da tre anni, possa decorrere da un anno.

PRESIDENTE. L'onorevole Orlando mi ha fatto pervenire il suo emendamento con dieci firme: il che significa che intende che sia messo ai voti.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Debbo dire all'onorevole Orlando le ragioni per cui non posso accettare l'emendamento, da lui proposto. Questo emendamento si limita a togliere la condizione che si tratti di compagnie di navigazione, o imprese di trasporti terrestri, le quali siano sovvenute dallo Stato, o da enti locali. Evidentemente qui facciamo una questione di limiti di poteri. Quando si tratta di concessionari sia di imprese di trasporti, sia di imprese di navigazione, cui lo Stato dà una sovvenzione, io capisco il diritto dello Stato di porre, come condizione della sovvenzione, quest'obbligo dei servizi cumulativi, anche quando ciò sia oneroso; ma quando si tratta di imprese, che vivono di vita propria, coi propri capitali, cui lo Stato non dà nulla, io domando se quello

che si chiede, sia un atto che la legge possa fare. Evidentemente va oltre la competenza dei poteri dello Stato. Lo Stato interviene per ragioni di incolumità, per regolare la sicurezza della navigazione, delle persone, la idoneità dei mezzi di trasporto, e fino a questo punto giunge indubbiamente la competenza e la potestà dello Stato; ma quando a tutto ciò una Società privata abbia ottemperato, pretendere che le si possa imporre anche quest'obbligo, francamente mi sembra cosa eccessiva.

D'altra parte l'onorevole Pantano ha detto benissimo, che non ci sarà bisogno di andare supplichevoli a domandare agli esercenti di mezzi di trasporto se accettano o non accettano il servizio cumulativo, perchè sarà sempre loro interesse di accettarlo, perchè il servizio cumulativo rappresenta un beneficio reale, rappresenta la fonte della ricchezza di molte compagnie di navigazione che in questo modo hanno potuto attrarre un traffico che altrimenti sarebbe loro sfuggito. E allora porre un articolo di legge con cui quasi si imponga come minaccia ciò che è un beneficio, parmi atto ingenuo da parte nostra. E d'altra parte, quando non avessero interesse, l'imporre questo servizio sarebbe un vero atto di violenza legislativa, che credo non sia nel pensiero dell'onorevole Orlando e dei suoi colleghi.

PANTANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANTANO. Sono perfettamente d'accordo coll'onorevole ministro che l'emendamento dell'onorevole Orlando, pel modo, come è formulato, non sia da accogliere. L'articolo contiene una disposizione tassativa che lo Stato, direi quasi, impone indistintamente a se stesso nell'interesse complessivo e superiore dei rapporti. L'onorevole ministro dice giustamente, in ciò d'accordo con l'onorevole Orlando, che per qualunque compagnia di navigazione il servizio cumulativo rappresenta un beneficio. Ma io domando all'onorevole ministro: crede egli che rimanga anche lontanamente pregiudicata dall'articolo la facoltà, e direi quasi il dovere, di concedere anche ad altre compagnie libere il servizio cumulativo?

Se restasse il benchè minimo dubbio, basterebbe aggiungere in fondo all'articolo quest'altro alinea: « il servizio cumulativo e di corrispondenza potrà essere anche concordato con altre imprese di navigazione,

non sovvenzionate dallo Stato e da enti locali ».

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Tengo a dichiarare in modo assoluto all'onorevole Pantano che quest'articolo non intende di costituire monopoli. Tutte le compagnie terrestri o marittime che esercitino un dato traffico, sono nelle medesime condizioni. Sarebbe veramente iniquo da parte del legislatore che ad alcune compagnie si accordasse il servizio cumulativo e ad altre no. Se tutte sono in grado di compiere questo servizio cumulativo, tutte hanno il diritto di farlo. Monopoli non abbiamo intenzione di introdurne in alcuna maniera. Ciò mi pare, che risponda alla seconda parte delle considerazioni dell'onorevole Pantano.

PRESIDENTE. Onorevole Orlando Salvatore, insiste nel suo emendamento?

ORLANDO SALVATORE. Sono stato mosso a fare questa proposta unicamente da questo: che il servizio cumulativo terrestre e marittimo è stato sempre erroneamente considerato non come qualche cosa di remunerativo, ma come un onere. Le convenzioni del 1893 stabilivano appunto quest'obbligo alle compagnie di assumere il servizio cumulativo.

DANEO, *relatore*. Alle compagnie sovvenzionate.

ORLANDO SALVATORE. Appunto, perchè lo spirito era di considerare questo servizio come un onere, non come un qualche cosa di remunerativo.

E questo carattere di onere è mantenuto nella disposizione dell'articolo 42 che io vorrei modificata.

Dopo le dichiarazioni però negative dell'onorevole Daneo e dell'onorevole ministro, e dolendomi quindi che per ciò che concerne trasporti marittimi non si faccia un passo avanti dal 1893 ad oggi, non mi resta che ritirare il mio emendamento.

PRESIDENTE. Allora l'articolo s'intende approvato soltanto mettendo la parola *rimunerati* invece di *rimunerativi*.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Precisamente.

PRESIDENTE. Articolo 43.

Quando per superare forti dislivelli o per altre cagioni gravi convenga ricorrere a sistemi speciali di impianto e di esercizio per

il trasporto di persone o di cose, diversi dal sistema ad aderenza, i relativi tratti di linea, agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e merci, si computano su uno sviluppo che viene fissato caso per caso su proposta del direttore generale, e previa deliberazione del Consiglio di amministrazione, con decreto del ministro dei lavori pubblici.

Intorno a questo articolo 43 è iscritto a parlare l'onorevole De Seta, il quale ne propone la soppressione.

DE SETA. Ho presentato la proposta di soppressione di questo articolo, perchè credo che esso stabilisca una sopratassa per quelle ferrovie le quali, per superare forti dislivelli o per altra ragione, richiedano speciali impianti e quindi spese maggiori di esercizio.

Ora a questo proposito a me occorre fare una prima domanda all'onorevole ministro.

D'ordinario, scientificamente, s'intende semplice aderenza per le ferrovie ordinarie, aderenza artificiale per quelle a dentiera. In tale caso, siccome nell'articolo si dice: « diverse dal sistema di aderenza », questa frase implicherebbe indifferentemente l'uno e l'altro sistema, il semplice, cioè, e l'artificiale. Se così fosse, cesserebbe la ragione della mia proposta.

Ma il ministro pare che non dia questa interpretazione all'articolo... (*Segni di diniego del ministro dei lavori pubblici*) ...lo vedo dai suoi cenni; ed allora io ritorno alla mia proposta, e ricordo anzitutto a me stesso che, con la legge dell'aprile 1902, furono soppresse le sopratasse sulle ferrovie Foggia-Napoli, Teramo-Campobasso-Benevento e Aquila-Rieti. E ricordo ancora che molti anni prima furono soppresse anche le sopratasse sulla linea che transitava i Giovi.

Nella relazione del ministro del tempo è scritto, per giustificare la soppressione di quelle sopratasse, che, « non sussistendo ragioni speciali, che giustifichino un trattamento più oneroso per il traffico che si svolge sulle linee già ricordate, stimo atto di equità e di giustizia far ragione alle voci autorevoli che anche di recente chiesero la soppressione di quella sopratassa, perchè ne potesse trarre beneficio l'industria e il commercio.

Ora, siccome pochi anni fa si è creduto necessario di sopprimere la sopratassa per

ferrovie che raggiungono, come quella dei Giovi, il 35 per mille di pendenza, come l'Aquila-Rieti, la Termoli-Campobasso il 30 per mille, non comprendo perchè si debba usare ora uno speciale trattamento di sfavore alle ferrovie a dentiera.

Io sono d'avviso che una sopratassa per queste ferrovie sarebbe ingiusta.

Infatti supponiamo che si debba vincere un dislivello di 500 metri: se si costruisce una ferrovia a dentiera col 50 per mille avremo uno sviluppo di 10 chilometri, se invece di adottare il 50 per mille si adottasse il 25 per mille di pendenza, avremmo una lunghezza di 20 chilometri.

Intanto, siccome l'onorevole ministro ha detto che per la sopratassa si dovrebbe calcolare la distanza virtuale risultante da quella che avrebbe avuto la ferrovia qualora si fosse costruita a sistema ordinario, ne verrebbe questa conseguenza: supponiamo che il dislivello di 500 metri si voglia vincere con la pendenza del 15 per mille, noi avremo una ferrovia lunga 33 chilometri, ed il viaggiatore, che percorre 10 chilometri di ferrovia a dentiera col 50 per mille, dovrà pagare come se percorresse 33 chilometri di ferrovia al 15 per mille, cioè il triplo della tariffa ordinaria!

È evidente che, con una ferrovia a dentiera della lunghezza di 10 chilometri e con la pendenza del 50 per mille, di fronte ad altra con pendenza del 25 per mille, si riduce della metà il percorso e si può ritenere che sia ridotta anche della metà la spesa di costruzione, salvo la maggiore spesa per l'armamento speciale che richiede la ferrovia a dentiera, e che è di circa 50 mila lire a chilometro.

Infatti, supponendo una spesa di 400 mila lire a chilometro, avremo per la ferrovia di 20 chilometri, con la pendenza del 25 per cento, la spesa di 8 milioni, e per una ferrovia a dentiera di 10 chilometri, al prezzo di 450 mila lire al chilometro, il costo totale di lire 4 milioni e 500 mila lire, ossia una differenza di 3 milioni e mezzo, che rappresenta l'economia della spesa di costruzione.

Ma si osserva: anche le spese di esercizio di una ferrovia a dentiera sono maggiori. È giusto; ma siccome la lunghezza della ferrovia con sistema a dentiera 50 per mille è metà di quello di una ferrovia ad aderenza 25 per mille, anche per le spese di esercizio non si avrà una maggiore spesa.

Quindi, tutto considerato, col sistema a dentiera si ha sempre una spesa di circa la metà per la costruzione e nessuna maggiore spesa per l'esercizio.

Per dimostrare la verità di tutto ciò basti considerare che con le pendenze del 50 per mille si segue facilmente la campagna e si riducono le trincee e le gallerie. Ora volete proprio per queste ferrovie, che vi fanno spendere molto meno, far pagare una sopratassa quando si impiega, per percorrerle, se non più, lo stesso tempo che su di una ferrovia a semplice aderenza e con pendenza del 25 per mille e di doppio percorso ?!

Non posso quindi accettare la dizione dell'articolo 43 in base alla quale la tassazione delle tariffe su una ferrovia a dentiera debba calcolarsi in proporzione della lunghezza che sullo stesso tratto avrebbe avuto una ferrovia ad aderenza.

In ogni caso prego l'onorevole ministro di accettare questo parziale emendamento; considerare almeno la ferrovia a dentiera della lunghezza che avrebbe una ferrovia ordinaria a semplice aderenza con la pendenza del 35 per mille, fra gli stessi punti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pescetti.

PESCETTI. Io non debbo fare a questo articolo che una breve raccomandazione nell'interesse delle stazioni marittime.

La stazione di Genova ha trovato modo di liberare il commercio da quella grande molestia che è costituita dalle tasse accessorie, creando una tassa unitaria che corrisponde ai nove chilometri di distanza; ciò che non avviene in altre stazioni marittime come Spezia, Savona, Livorno, Venezia e via dicendo.

Quindi tutta la mia raccomandazione si riduce a questo: che si provveda affinché, come Genova ha trovato modo di applicare un criterio unitario per le tasse accessorie, anche le altre stazioni marittime adottino un criterio simile, e che quando si arriva ad una di queste stazioni si sappia da tutti chiaramente a quanto ammontano queste benedette tasse accessorie.

Ancora una volta, in questo caso, non *Bononia* ma *Genua docet*.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. La questione sollevata dall'onorevole

Pescetti troverà sede opportuna quando discuteremo dei porti.

Quanto all'onorevole De Seta, io sperava che il peccatore si fosse convertito, dopo che io aveva trattato ampiamente di questo argomento nella discussione generale; invece si vede che egli è peccatore ostinato. Cercherò di essere più chiaro, sperando di avere finalmente la sua ambita adesione. E dico ambita perchè egli è persona che studia i problemi dei quali si occupa, e che ha molta competenza in questa materia.

Vorrei cominciare anzitutto dal rassicurare la sua coscienza di ingegnere, pregando la Commissione di togliere alcune parole che essa ha aggiunto all'articolo ministeriale, perchè, forse, quelle parole hanno turbato l'onorevole De Seta più del necessario.

L'articolo ministeriale diceva che le tariffe per distanze virtuali si potevano imporre per superare forti dislivelli; la Commissione ha aggiunto le parole: « o per altre ragioni gravi ».

Pregherei la Commissione di rinunciare a queste parole, perchè possono dar luogo a dubbi ed a preoccupazioni che non sono nell'animo mio, ma che è bene non sieno nella legge.

Ma, nel merito, l'esempio dell'onorevole De Seta non calza. Egli ha ricordato la soppressione delle tasse per i valichi appenninici, che veramente credo anch'io fossero ingiuste, perchè si trattava di linee ferroviarie a semplice aderenza, con pendenze non superiori al 25 per mille concentrate in brevi tronchi preceduti e seguiti da lunghi tratti a miti pendenze, e per le quali le spese di esercizio non erano soverchie e lo sviluppo delle linee era presso a poco normale.

Ora l'esistenza nella nostra legislazione di sopratasse per valichi appenninici (tanto più che queste sopratasse erano stabilite soltanto per alcune ferrovie del Mezzogiorno e non per tutte le altre) costituiva una sprecazione e quindi va data lode al Parlamento per averle abolite. Invece qui non si tratta di sistemi a semplice aderenza, si tratta di sistemi a dentiera.

Quali sono i vantaggi e quali sono gli effetti economici di tale sistema a dentiera? Questi: che il sistema a dentiera permette di superare direttamente grandi pendenze, riducendo lo sviluppo delle linee... (*Interruzioni*) in modo che si può ar-

rivare a pendenze perfino del 75 e del 100 per mille, mentre le ferrovie ad aderenza arrivano al massimo al 32, al 33 o al 35 per mille. Io almeno non conosco pendenze maggiori.

La conseguenza è che una linea a dentiera ha uno sviluppo che può essere di un terzo dello sviluppo che avrebbe la stessa linea se svolta a semplice aderenza. Dunque la distanza è ridotta ad un terzo.

Ora par proprio all'onorevole De Seta sia giusto che l'adozione di questo sistema, il quale importa una spesa di esercizio molto più grave, debba interamente beneficiare coloro che viaggiano o trasportano merci, nel senso che paghino unicamente il terzo di ciò che costerebbe il trasporto sulla linea a sviluppo normale? Se i cittadini beneficiano della minor distanza, dall'altra parte non possono pretendere che tutta la maggiore spesa di esercizio sia riversata sull'amministrazione delle ferrovie.

Questo criterio è così equo che la Svizzera, la quale ha tariffe mitissime sulle sue linee ad aderenza, fa pagare invece tariffe molto elevate sulle ferrovie a dentiera, chiamando così a partecipare alla maggiore spesa di esercizio tutti coloro che si avvantaggiano di una minor percorrenza.

L'onorevole De Seta ha finito per non contrastare la legittimità di questa tariffa sulla distanza virtuale. Ad ogni modo non sarà inutile un esempio: supponiamo di poter salire d'un tratto un'alta montagna mercè un ascensore che percorra un chilometro in linea retta, laddove per salire con una ferrovia normale occorrerebbe uno sviluppo di molti e molti chilometri; si potrebbe pretendere di pagare per il trasporto in ascensore la stessa tassa corrispondente ad un chilometro di via normale, ordinaria?

Ma l'onorevole De Seta dice: stabiliamo per lo meno sino a qual punto possa giungere l'aumento della tariffa. Ora, onorevole De Seta, è molto difficile fare questa determinazione generica ed aprioristica da valere per tutti i casi; ed è per questo appunto che il disegno di legge dice che questa determinazione sarà fatta caso per caso, sopra proposta del direttore generale, accolta dal Consiglio di amministrazione, e per decreto del ministro dei lavori pubblici.

Come vede l'onorevole De Seta, vi sono le più ampie garanzie di un esame accurato e giusto. Io quindi non vorrei mutare

il testo della legge con una determinazione assoluta. Però molto volentieri dichiaro che crederei ingiusto andare oltre quel limite che è stabilito dall'aumento del prezzo, necessario per l'esercizio della dentiera. Certamente, se si deliberasse una tariffa per distanze virtuali che fosse sempre eguale a quella che si pagherebbe per lo sviluppo normale della ferrovia, si riverserebbe sopra i contribuenti un onere maggiore di quello che l'aumento delle spese d'esercizio non esiga.

Io posso promettere invece all'onorevole De Seta che l'Amministrazione si ispirerà in queste determinazioni a criteri di grande equità e a grande moderazione, aumentando la tariffa per la distanza virtuale solo di quel tanto che valga a compensare l'amministrazione della maggiore spesa di esercizio e con un piccolo utile che non si può negare come remunerazione di capitale impiegato. Ma, all'infuori di questo, si assicuri l'onorevole De Seta che nessun danno risentiranno i paesi serviti da ferrovie a dentiera, ne risentiranno anzi un grande beneficio perchè le distanze si abbrevieranno grandemente, e l'aumento di tariffa darà sempre un onere minore di quel che verrebbe imposto applicando le tariffe normali al maggiore sviluppo che con la dentiera si evita.

Questo è il programma dell'Amministrazione, ed io non dubito che chiunque venisse a questo posto, si atterrebbe a tale programma nell'interesse delle nostre popolazioni. (*Benissimo!*)

DANEO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, questa questione è stata già trattata in discussione generale...

DANEO, *relatore*. Non dubiti, onorevole Presidente, io non rientro nella discussione generale. L'onorevole ministro propone che dall'articolo si tolgano le parole « o per altre gravi ragioni ». Io debbo dire che queste parole rappresentano una formula che era contenuta in un memoriale, se ufficiale od officioso non so, ma che credo provenisse dagli uffici del Ministero, e si riferivano evidentemente a fatti speciali che produssero grave dispendio nell'azienda dei trasporti in occasione di frane, rotture di grandi ponti, che dassero luogo magari a trasbordi lunghi e durevoli, o a trasporto di treni su *ferry-boats*, ecc. Ma ad ogni modo, se il ministro rinunzia a quella formula, anche la Commissione consente al desiderio

del ministro. Si sopprimano adunque le parole « o per altre gravi ragioni »; noi non abbiamo nulla in contrario.

PRESIDENTE. Onorevole De Seta, insiste?

DE SETA. Non insisto. Faccio solo osservare all'onorevole ministro che la sua dichiarazione, la quale non mi ha fatto convinto, produrrà questo effetto: nelle regioni, diciamo così, povere, dove non conviene costruire le ferrovie a piccola pendenza, e dove occorre per esse adottare sistemi speciali, dopo l'ingiusta esagerazione di tariffe, non si vedrà certamente di buon occhio il sistema a dentiera inaugurato recentemente in Calabria con la Cosenza-Paola, per iniziativa di un compianto ingegnere, l'ingegnere Piovano. Io prego il ministro di considerare questo fatto, che produrrà certamente gravi inconvenienti.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho già detto un'altra volta all'onorevole De Seta che è assolutamente chimerica la sua preoccupazione. Se per giungere da un punto ad un altro occorrevano 15 chilometri, per esempio, ed una tassa di 30 lire secondo lo sviluppo normale della linea, e col sistema a dentiera invece occorrono 5 chilometri e una tassa poniamo di 15 lire, mi dica l'onorevole De Seta: questo non è un vantaggio per quelle popolazioni?

DE SETA. Impiegano lo stesso tempo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non venga a dire l'onorevole De Seta che così si ledono gli interessi delle popolazioni calabresi. Non si ledono gli interessi di alcuno! Si giova anzi a quelle popolazioni e a tutte le altre presso le quali sarà possibile adottare il sistema a dentiera, perchè è grande beneficio, diminuendo la distanza reale, di potere applicare una tassa che è sempre minore, anche col sistema introdotto dall'articolo 43. (*Bene!*)

Ed io non posso che associarmi al compianto per la memoria dell'ingegnere Piovano, caposervizio delle costruzioni nella Amministrazione delle ferrovie di Stato. Egli era uomo di vero valore, che aveva molto lavorato per il paese; alla sua memoria mando, sicuro di interpretare il pensiero anche dell'Amministrazione delle fer-

rovie di Stato, un affettuoso saluto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. La Camera si associa a questi sentimenti.

Pongo ai voti l'articolo 43, rimanendo soppressa d'accordo con la Commissione la frase « o per altre ragioni gravi ».

Chi l'approva voglia alzarsi.

(*È approvato*).

Art. 44.

Le condizioni e le norme dei servizi cumulativi e di corrispondenza, di cui agli articoli precedenti, e per l'uso delle stazioni comuni, sono concordate dall'Amministrazione delle strade ferrate dello Stato con altre Amministrazioni interessate.

Se l'accordo non sia intervenuto nel termine di tre mesi dalla richiesta della parte più diligente, od entro sei mesi dal ricorso diretto da un interessato al direttore generale delle ferrovie dello Stato e all'altra amministrazione, le condizioni e le norme del servizio sono stabilite da tre arbitri nominati d'accordo fra le amministrazioni, o, in difetto, uno dal Consiglio di amministrazione, uno dall'altra Impresa di trasporti interessata e il terzo dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Nel caso che taluna delle amministrazioni non elegga il proprio arbitro, il presidente della Corte d'appello, sopra domanda della parte più diligente o di chi possa avervi interesse, nomina anche l'arbitro o gli arbitri mancanti.

Gli arbitri decidono come amichevoli compositori.

Intorno a questo articolo ha chiesto di parlare l'onorevole Orlando Salvatore.

ORLANDO SALVATORE. Io non faccio alcuna proposta, ma solamente una considerazione per quanto concerne il servizio cumulativo ferroviario marittimo. Non si può fare servizio cumulativo tra ferrovie e mare, se non vi sono luoghi di deposito, provvisorio per le merci perchè la coincidenza tra proseafi e ferrovie non avviene che raramente.

Quindi se la ferrovia non dispone di spazio sufficiente per dar retto con spesa minima o *gratis* per parecchi giorni alle merci che transitano da ferrovia a piro-

scafo o si debbono accumulare in quantità sufficiente per imbarcarsi, il servizio cumulativo non si può fare.

Noi lo vediamo a Genova dove le ferrovie hanno tre o quattro magazzini, e sono obbligate ad applicare una tariffa di espulsione delle merci dopo 36 ore e la merce si ricovera sulle piatte, all'aperto, un po' dappertutto, ma servizio cumulativo non se ne fa malgrado gli obblighi imposti dalle vecchie convenzioni alle Compagnie sovvenzionate.

Quindi mi pare un po' arrischiato stabilire qui che dietro richiesta delle ferrovie o delle Compagnie di navigazione od anche semplicemente di un interessato le due amministrazioni ferroviaria e marittima siano obbligate a fare questo servizio cumulativo là dove mancano questi mezzi di ricovero, là dove servizio cumulativo non si può fare.

Sarebbe stato molto più utile che l'articolo facesse obbligo alle ferrovie di provvedere i magazzini in quantità sufficiente per dare ricetto alle merci, in condizione economicamente vantaggiose ed efficaci perchè la merce non sia gravata che da minime spese pel suo passaggio dal vagone a bordo e non sia sottoposta a danni.

Io credo che l'articolo, così come è, potrà essere difficilmente applicato. Quindi temo che questo provvedimento delle spedizioni cumulative, che è di altissimo interesse per i nostri traffici, resterà ancora per noi un desiderio pur troppo non molto vicino ad essere soddisfatto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Paniè.

PANIÈ. Io rivolgo una preghiera alla Commissione (e dico alla Commissione perchè è dessa la quale ha introdotto la disposizione in esame modificando il testo ministeriale) relativamente al modo di costituzione del collegio arbitrale. L'articolo prevede il caso di controversie che insorgano tra l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed altre imprese di trasporti, e stabilisce che debbano essere decise da un collegio arbitrale composto da due arbitri scelti uno per parte, e da un terzo da scegliersi dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Poi contempla l'ipotesi che una delle parti non addivenga a la scelta del suo arbitro, e dice: « nel caso che taluna delle amministrazioni non elegga il proprio arbitro,

il presidente della Corte d'appello, sopra domanda della parte più diligente, o di chi possa avervi interesse, nomina anche l'arbitro o gli arbitri mancanti ».

La domanda che faccio alla Commissione è questa: è conveniente che lo stesso presidente della Corte d'appello, che è già il terzo arbitro...

DANEO, relatore. Non è il terzo arbitro; nomina il terzo arbitro.

PANIÈ. Sì, correggo ...che ha già nominato un arbitro, ne nomini anche un altro?

Il giudizio arbitrale dà già sempre luogo a tanti sospetti a cose finite, che è bene evitarne altri, per la dignità degli stessi arbitri nella costituzione del collegio giudicante. Ora nessuno può mettere in dubbio l'altissima fiducia di cui è degno il presidente della Corte d'appello di Roma: ma, ad ogni modo, perchè non deferire la nomina dell'arbitro mancante ad un'altra autorità, per esempio, al presidente della Camera di commercio di Roma? (*Commenti*). Altrimenti ci sarà sempre il malevolo che troverà a ridire, che una stessa persona riunisca la facoltà di determinare la maggioranza del collegio arbitrale.

La cosa si può modificare con una lieve correzione all'articolo, ed io sottopongo questa osservazione alla Commissione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DANEO, relatore. A me non pare che l'onorevole Paniè abbia ragione, e non credo che sia il caso di mutare l'articolo. Il presidente della Corte di appello si sostituisce alla parte che nomina il proprio arbitro, quindi si può dedurre da questo silenzio una delegazione implicita a questa nomina. Non si può dire che con questo fatto il presidente venga a costituire la maggioranza del collegio arbitrale; la costituisce in quanto la parte che dovrebbe nominare se ne rimette a lui per la nomina di questo arbitro mancante; ma la parte può sempre impedir ciò. E mi sembra che il fare intervenire una persona inferiore di grado, e che non conosce la materia come egli la conosce, sarebbe meno conveniente che quello di affidarla allo stesso magistrato. Per cui pregherei l'onorevole Paniè di non insistere.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Io ho accettato la formula proposta

dalla Commissione per una ragione di tecnica legislativa evidentissima: vale a dire che, anche nel diritto comune, l'articolo 12 del codice di procedura civile dà modo di supplire agli arbitri mancanti, e non si preoccupa delle considerazioni fatte dall'onorevole Paniè, che, cioè, la stessa autorità sia investita di poteri esorbitanti, essendo chiamata essa sola a nominare tutti gli arbitri.

Il codice di procedura civile prevede il caso che tutti gli arbitri mancanti siano nominati dalla stessa autorità giudiziaria: « Quando in un contratto, o dopo, le parti siansi obbligate a compromettere le controversie che ne possano nascere (qui, le parti non si sono obbligate; è la legge che le obbliga), se gli arbitri non siano stati nominati, oppure vengano a mancare per qualunque causa tutti od alcuni, la nomina dei mancanti è fatta dall'autorità giudiziaria che sarebbe competente a conoscere della controversia, semprechè le parti non abbiano stabilito diversamente ».

PANIÈ. L'autorità giudiziaria, come autorità.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. E qui, il presidente della Corte di appello interviene appunto come investito d'un potere giudiziario; e come l'autorità giudiziaria per l'articolo 12 del codice di procedura civile che ho letto, può nominare tutti gli arbitri, se le parti non siano diligenti, così, nel caso in esame, se ne delega la nomina al presidente della Corte di appello di Roma. Prego, quindi, l'onorevole Paniè di non insistere.

PRESIDENTE. D'altronde, siccome si tratta di proposta non presentata regolarmente e non accettata dal Governo, non può essere messa in votazione.

Metto a partito l'articolo 44.

(È approvato).

Art. 45.

Non può essere promossa azione giudiziaria contro l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per inadempimento delle condizioni di trasporto, prima che siano trascorsi quaranta giorni dalla presentazione del reclamo amministrativo.

Si può tuttavia procedere agli accertamenti di cui agli articoli 402 e 71 del codice di commercio, anche prima che sia pre-

sentato il reclamo amministrativo o in pendenza di esso.

A quest'articolo Governo e Commissione propongono il seguente emendamento:

« Nel primo comma aggiungere alle parole: *per inadempimento delle condizioni di trasporto* », le altre « *o per la classificazione delle merci o per l'applicazione delle tariffe* ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Salvia.

SALVIA. Con l'articolo 45 veniamo ad introdurre una modificazione rilevante nel nostro sistema del diritto privato.

Fu una vera conquista del nostro diritto l'aver sottoposto lo Stato, quando compie atti di commercio, al diritto comune. Ora, dal momento che le azioni che si possono sperimentare per perdita di merci, avarie, e via discorrendo, devono essere precedute da un ricorso in via amministrativa e dal decorrimiento di un termine di quaranta giorni (termine abbastanza lungo), veniamo ad alterare la condizione giuridica dei due contraenti: perchè, a differenza di quanto accade per la percezione dei tributi e per la restituzione di tasse indebitamente percepite, qui ci troviamo di fronte a due parti che contendono in base ad un contratto bilaterale; e quindi la parte che è di fronte allo Stato, e che ha concluso il contratto, ha diritto di ricevere la merce o di sperimentare la sua azione per avere l'indennizzo dovuto.

E poichè si concede anche un termine lungo come quaranta giorni, termine che appena oggi si concepisce per i trasporti a lunga scadenza, noi veniamo a paralizzare l'azione del privato ed a dare all'amministrazione il mezzo di addormentarsi sui reclami amministrativi, senza risolverli con urgenza. Si concepiva questo articolo quando si trattava di ordinare provvisoriamente il servizio ferroviario: poichè allora, in quello stato un po' caotico, si accaparravano liti, e l'amministrazione era esposta ad azioni giudiziarie con scopo lucrativo; ma, in un ordinamento definitivo ferroviario, introdurre questi reclami e soprattutto l'obbligo di attendere quaranta giorni, mi pare un po' soverchio.

Se il ministro e la Camera credessero ridurre questo termine in un termine più breve, mi chiamerei contento.

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

PRESIDENTE. Parli.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pub-*

Mici. L'onorevole Salvia, che è un illustre cultore di studi commerciali, ha sollevato la questione dell'inammissibilità della via giudiziaria prima dell'esperimento del reclamo amministrativo; e si è preoccupato che noi veniamo a mutare le disposizioni del diritto comune, vigenti in materia di trasporti.

Ora mi permetta che io ritessa un po' la storia di questa questione; storia dolorosa. Questa questione fu risolta con una disposizione della legge del 12 luglio 1906; e l'articolo oggi in esame non fa che riprodurre e completare quella disposizione. L'occasione dell'articolo che impose l'obbligo del reclamo amministrativo prima dell'inizio della procedura giudiziaria, fu data dall'indegna speculazione che alcuni azzecagarbugli facevano, raccattando le polizze di tutti i commercianti che dicevano di non aver ricevuto la merce entro i termini di resa, o di averla ricevuta avariata, per promuovere causa contro l'amministrazione; e si faceva in modo che queste cause fossero entro i limiti delle competenze del conciliatore. Migliaia e migliaia di cause venivano così portate a cognizione dei conciliatori, specialmente a Genova. (*Commenti*). Non intendo recare offesa ad alcuno...

CAVAGNARI. A Genova inferiva anche il disservizio ferroviario.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Le consiglio, onorevole Cavagnari, di non difendere una causa cattiva: il disservizio non poteva giustificare che azzecagarbugli andassero a raccattare polizze per fare cause e per lucrare compensi che non erano piccoli, avuto riguardo alla pochezza della causa, e che alla Società Mediterranea negli ultimi anni costarono circa un milione.

Si vide quindi la necessità di provvedimenti, i quali fiaccassero questa specie di industria giudiziaria, ed il provvedimento che parve allora il più efficace fu appunto questo.

Si disse: ma costoro i quali non hanno avuto la merce in tempo o l'hanno ricevuta avariata, c'è da supporre che siano persone dabbene (le quali purtroppo si prestano a questa industria senza sapere i fini dei mestatori); ebbene, per quale ragione non si rivolgono prima all'amministrazione delle ferrovie? Se il loro reclamo è fondato, sarà accolto; e se non sarà accolto, il fatto stesso del rigetto, da una parte, metterà sull'avviso i reclamanti e dall'altra l'autorità giudiziaria, ossia i con-

ciliatori, prima che pronunzino con tanta leggerezza la condanna dell'amministrazione.

Ecco come nacque l'articolo 6, se non sbaglio, della legge 12 luglio 1905. È stato un provvedimento tale da rimuovere coteste intraprese giudiziarie? Io francamente non oserei affermarlo, nè oserei dire che questa intrapresa sia del tutto cessata; ma certo si è verificata una notevole diminuzione dei gravi inconvenienti e delle gravi perdite, cui era esposta l'amministrazione delle ferrovie.

Il collega Salvia si persuaderà dopo ciò che io non posso rinunciare a questa che è una difesa dell'amministrazione contro intraprese losche che noi abbiamo il dovere di reprimere assolutamente.

D'altra parte io non credo che sia grave per i commercianti aspettare 40 giorni, perchè, se il reclamo è fondato, sarà subito accolto: l'amministrazione non ha interesse a promuovere liti che non abbiano fondamento.

Non è opportuno poi abbreviare il termine dei 40 giorni perchè l'amministrazione, da me interpellata, ha dichiarato che tale è il numero dei reclami, che giungono da ogni parte, che essa non potrebbe esaminarli con ponderazione in meno di 40 giorni.

Del resto non è nuovo nella storia un sistema simile; lo si applica già in materia di tasse, come ricordò benissimo l'onorevole Abignente.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

DANEO, *relatore*. Prego anch'io l'onorevole Salvia di non insistere nella sua proposta.

PRESIDENTE. Non ha fatto alcuna proposta l'onorevole Salvia.

DANEO, *relatore*. Ha parlato contro l'articolo e quindi ha fatto la proposta di sopprimere l'articolo.

La proposta dell'articolo 10 della legge 12 luglio 1906, non solo innova il diritto comune commerciale, ma innova anche alle prescrizioni della Convenzione di Berna: ma però in realtà non solo è cosa morale, come dimostrò il ministro, ma è cosa che ha dato anche già ottimi risultati.

Quanto al termine dei 40 giorni, che l'onorevole Salvia suppone troppo largo, è così poco possibile il farne a meno che purtroppo accade molto spesso che dalle amministrazioni, le quali si suppone che lo facciano a posta, non si risponda non solo in quaranta

giorni ma nemmeno entro i sei mesi. Dissi che si sono dati anche casi di prescrizione perchè erano passati sei mesi, dopo il termine, s'intende, dei quaranta giorni, prima che la parte avendo voluto attendere la risposta, avesse agito in giudizio. E ciò mi dà occasione di pregare l'onorevole ministro di accelerare più che sia possibile questa procedura di risposta da parte dell'amministrazione; ma però occorre mantenere il termine di quaranta giorni, perchè altrimenti almeno il novanta per cento dei reclami non avrebbero risposta prima che il giudizio dovesse cominciare...

PRESIDENTE. Dunque c'è una proposta concordata tra Governo e Commissione.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Io non conosco il caso a cui allude l'onorevole relatore.

Ma mi pare evidente che non si corra la prescrizione finchè non giunga il termine in cui si possa esplicitare l'azione giudiziaria.

DANEO, relatore. Non ci siamo compresi.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Evidentemente, questa costituisce una causa della sospensione della prescrizione.

DANEO, relatore. Ho detto che alle volte non si risponde nemmeno nei sei mesi ed allora gli altri oppongono la prescrizione.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ma i termini non corrono: il *dies a quo* non viene, se non dopo i quaranta.

PRESIDENTE. Pongo a partito dunque l'articolo 45 con l'aggiunta concordata fra Governo e Commissione.

(È approvato).

Art. 46.

Gli orari generali dei treni per viaggiatori sono deliberati dal Consiglio di amministrazione su proposta del direttore generale, udito il parere del Consiglio generale del traffico.

(È approvato).

Art. 47.

L'esercizio di una linea è fatto con tre coppie giornaliere di treni viaggiatori, finchè il prodotto lordo annuo ricavato dai viaggiatori e dai trasporti a grande velo-

cià non oltrepassi lire novemila per chilometro.

Quando tale prodotto annuo superi, in via normale, le lire novemila per chilometro, deve essere attivata una quarta coppia giornaliera di treni viaggiatori.

Sulle linee per le quali dai trasporti viaggiatori e merci a grande velocità si ricavi un prodotto lordo annuo superiore a lire dodicimila per chilometro, il Consiglio di amministrazione, su proposta motivata del direttore generale, può autorizzare altre coppie giornaliere di treni viaggiatori.

È in facoltà del direttore generale di aumentare, per limitati periodi di tempo, il numero dei treni viaggiatori in aggiunta a quello normale.

I treni di lusso non sono computati nel numero giornaliero delle coppie ordinarie di treni viaggiatori delle singole linee.

(È approvato).

Art. 48.

Il direttore generale, per speciali condizioni locali o per facilitare servizi suburbani, postali e simili, può, per alcune linee o tratti di linea, autorizzare treni leggeri o con carrozze automotrici, in sostituzione dei treni viaggiatori ordinari.

Per l'aggiunta di nuovi treni leggeri o con carrozze automotrici si osserveranno le disposizioni dell'articolo precedente.

(È approvato).

Art. 49.

Nel caso di esercizio con treni viaggiatori a trazione elettrica o a trazione con sole carrozze automotrici, non sono applicabili le norme indicate dal precedente articolo 47 e il numero giornaliero delle coppie dei treni è stabilito in proporzione della frequenza dei viaggiatori, purchè non sia inferiore a quello fissato nell'articolo stesso.

(È approvato).

Art. 50.

Verificandosi in via normale una diminuzione del prodotto dei viaggiatori e dei trasporti a grande velocità, il numero giornaliero delle coppie dei treni viaggiatori può, previo parere del Consiglio generale del traffico, essere diminuito in relazione alle norme contenute nell'articolo 47.

Il numero dei treni viaggiatori effettuato su ciascuna linea in base all'orario in vigore all'atto dell'applicazione della presente

legge, non può essere diminuito di una coppia se non quando il numero dei treni viaggiatori, in base al detto orario, sia superiore, di due o più coppie, a quello determinato con le norme di cui agli articoli 47 e 49. In tal caso sarà sentito il Consiglio generale del traffico.

(È approvato).

Art. 51.

Quando gravi ragioni lo esigano, il ministro dei lavori pubblici, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, può ordinare l'attuazione di treni internazionali di lusso, ancorchè il Consiglio di amministrazione non abbia creduto opportuno di deliberarne l'istituzione.

(È approvato).

Art. 52.

Sono deliberate dal Consiglio d'amministrazione, su proposta del direttore generale:

a) la conversione delle stazioni in fermate e delle fermate in stazioni;

b) la concessione o la soppressione di fermate di treni.

A questo articolo l'onorevole De Seta aveva proposto un emendamento sostitutivo di cui do lettura:

« Al 1° periodo sostituire:

Su proposta del direttore generale sono deliberate dal Consiglio di amministrazione e sottoposte all'approvazione del ministro dei lavori pubblici ».

Ma l'onorevole De Seta mi fa sapere di averlo ritirato.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO. In questo articolo si tratta di una materia molto delicata, della potestà cioè nel Consiglio di amministrazione, su proposta del direttore generale, di deliberare la conversione delle stazioni in fermate e delle fermate in stazioni, ed anche la concessione o la soppressione di fermate di treni. Finchè si tratta di quest'ultima disposizione, la cosa parmi senza inconvenienti; ma la conversione di stazioni in fermate e di fermate in stazioni è questione abbastanza grave che non può passare inosservata.

Non è chi ignori come per la conversione di fermate in stazioni gli elettori asse-

dino i deputati, e i deputati i ministri. D'onde il germe in quest'articolo di indirette e pericolose ingerenze.

Poichè io lodo Commissione e ministro che hanno escluso in questo provvedimento l'intervento diretto del potere esecutivo. Ma sarà preclusa la via al suo intervento diretto, e sarà sottratta l'amministrazione alle continue domande e pressioni da parte dei deputati?

Io non ho proposto un formale emendamento; ma non si potrebbe d'accordo stabilire che, per la conversione delle fermate in stazioni, sia obbligatorio il parere favorevole del Consiglio del traffico?

DANEO, *relatore*. Lo dice la relazione.

PANTANO. Non ricordo questa parte della relazione, ma comunque, penso che a mettere in certo qual modo il direttore generale e il Consiglio di amministrazione al coperto delle troppe vive insistenze di deputati, gioverebbe il parere preventivo del Consiglio del traffico, che, rappresentando altre amministrazioni, il commercio, l'industria, e i singoli interessi delle varie provincie, può costituire una specie di valvola di sicurezza, mentre, d'altra parte, se realmente il provvedimento è richiesto da reali necessità commerciali, industriali, economiche, non può trovare nel Consiglio delle tariffe opposizione di sorta.

Se ministro e Commissione accettassero questo emendamento, basterebbe invertire i due paragrafi, mettendo in ultimo il paragrafo a) e facendolo seguire dalle parole: previo parere favorevole del Consiglio del traffico.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

DANEO, *relatore*. Se permette il collega Pantano, forse, la lettura di quattro righe della nostra relazione sarà valida risposta alla proposta sua:

« La vostra Commissione, pure riconoscendo che la formula proposta per l'articolo 53 era già tale da render difficile che i treni celeri o diretti perdessero ogni vantaggio di celerità per eccessivo numero di fermate e che le fermate fossero determinate pur troppo talora da considerazioni ed influenze estranee all'importanza della stazione e del movimento, avrebbe voluto sottoporre l'istituzione di ogni nuova fermata per un treno celere anche al parere favorevole del Consiglio del traffico; ma, per non rendere a sua volta meno rapida e grave di nuove fermate la procedura, si acconciò alla formula del disegno ».

PANTANO. Ah! Ah! Un fatto di procedura che inquina un fatto essenziale di moralità!

PRESIDENTE. Non facciamo dialoghi.

DANEO, *relatore*. Noi abbiamo appunto esclusa una ingerenza anche del ministro, perchè avremmo compreso quanto grave di ingerenze legittime da parte di chi le mette avanti forse, ma molto temibili, da parte di chi le sopporta, sarebbe stato questo argomento.

Ma abbiamo pensato che, poichè di autonomia si parla, e c'erano due congegni, il direttore generale ed il Consiglio di amministrazione, abbastanza sottratti, per sè stessi, ad ogni efficace ingerenza parlamentare, l'istituire il Consiglio generale del traffico non sarebbe stato altro che fare intervenire un congegno di più, per avventura più degli altri due aperto a quelle certe influenze.

Non abbiamo, insomma, potuto trovare un congegno meno aperto alle influenze di quei due, che ci si paravano davanti e l'aggiungerne un terzo, più aperto di loro, non ci pareva garanzia sufficiente.

Sicchè si può sperare che ad ogni modo con due enti, che debbono intervenire, e che non hanno o non dovrebbero avere in realtà interessi d'ordine politico da subire, o da soddisfare, si possa essere sufficientemente contenti e non si ritardino troppo le relative decisioni.

Il Consiglio generale del traffico è tal corpo, che non potrà riunirsi ogni settimana; e per conseguenza ci parve dovesse essere, più che altro, cagione di impaccio e ritardo.

Ecco la ragione, per la quale, essendo partiti dalle stesse considerazioni, siamo venuti ad una conclusione diversa da quella dell'onorevole Pantano.

PANTANO. Mi spiace, ma non siamo d'accordo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Desidero che la Camera noti come secondo il testo ministeriale il ministro fosse assolutamente estraneo alle deliberazioni tecniche del Consiglio di amministrazione, perchè mi era parso che in ciò fosse la sostanza dell'autonomia: che, dove si trattasse di ordinamenti tecnici amministrativi dell'azienda, non dovesse mettere bocca il ministro.

Perciò nel testo del Ministero, che la Com-

missione ha accettato, sono, su proposta del direttore generale, deliberate dal Consiglio di amministrazione, che hanno luogo così la conversione di stazioni in fermate, come di fermate in stazioni, e del pari la concessione o la soppressione di fermate di treni. Per questa ragione non posso accettare l'emendamento dell'onorevole De Seta, che sottoporrebbe all'approvazione del ministro dei lavori pubblici siffatte deliberazioni. Io intendo che in tutto ciò, che si attiene all'ordinamento tecnico amministrativo dell'azienda, il Consiglio di amministrazione e il direttore generale rimangano all'infuori di ogni influenza politica, e mi rallegro di avere avuto in questa discussione l'occasione di farmi della autonomia paladino altrettanto efficace e zelante, quanto l'onorevole Pantano, dimostrando coi fatti che essa sta a cuore a me, come a lui.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 52:

(È approvato).

CAPO V. — *Personale*.

Art. 53.

Le assunzioni, le nomine, gli stipendi o paghe, gli avanzamenti, la disciplina, l'esonero, le condizioni di servizio in genere e le competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato sono regolati in base a norme approvate con decreto reale, udito il Consiglio dei ministri.

Entro un anno dalla decorrenza che sarà stabilita col decreto di cui all'articolo 83 della presente legge saranno fissate per decreto reale, udito il Consiglio dei ministri, le piante organiche del personale dei primi sei gradi delle tabelle graduatorie esistenti, con determinazione del numero dei posti per ciascuna qualifica.

Ogni modificazione alle dette piante sarà approvata con le medesime forme e garanzie.

I decreti reali anzidetti dovranno essere senza ritardo presentati al Parlamento per essere convertiti in legge.

Pei rimanenti gradi la determinazione del numero dei posti per ciascuna qualifica sarà fatta con deliberazione del Consiglio di amministrazione, approvata dal ministro dei lavori pubblici.

Al conto consuntivo di ciascun esercizio sarà allegata la situazione numerica di tutto il personale, distinto per gradi e qualifiche, a dimostrazione della spesa corrispondente

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattorno.

GATTORNO. Io non faccio che una viva raccomandazione al ministro perchè voglia compiere un atto di giustizia, di cui mi affida la sua imparzialità. Per il passaggio delle ferrovie allo Stato tanto il personale della Mediterranea, quanto il personale dell'Adriatica, hanno mantenuto le stesse attribuzioni, che avevano sotto le compagnie.

In questi personali vi sono gli operai delle officine che la Società Mediterranea classificava come capi d'arte e la Società Adriatica come capi squadra. Questi hanno la identica mansione e condizione nelle ferrovie.

Quindi non è giusto che passati sotto la stessa amministrazione, continuino ad essere classificati come prima diversamente. Per quanto quelli della rete Adriatica abbiano migliorato (e credo per merito del presente ministro) la loro condizione finanziaria, non hanno però ottenuto di essere classificati come i capi d'arte della Mediterranea, i quali possono arrivare ad essere capi tecnici.

Questa raccomandazione faccio vivissima al ministro, per togliere così ragioni di odiosità nel personale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arigò.

ARIGÒ. Desidererei sapere dalla Commissione o dal ministro una cosa semplicissima. Vorrei conoscere quali sono le condizioni fatte da questa legge al personale dell'ufficio speciale delle ferrovie...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non ci ha a che fare.

ARIGÒ. Non voglio ricordare quali siano state le vicende di questo personale. Dirò semplicemente che, con l'articolo 16 della legge 17 aprile 1885, si era autorizzato il Governo a promulgare un regolamento col quale doveva essere organizzato l'Ispettorato governativo delle strade ferrate, con l'intendimento di regolare ed organizzare il servizio di ispezione e sorveglianza dell'esercizio e della costruzione delle ferrovie. Invece, col decreto 22 ottobre 1885, fu istituito il corpo del regio Ispettorato generale, sopprimendo la Direzione generale delle strade ferrate che era annessa all'amministrazione centrale dei lavori pubblici. Questo Ispettorato generale fu formato con ruolo unico, ma con successivo decreto 3 novembre 1886 furono separate le persone, che appartenevano a questo ruolo unico, in due

categorie, una categoria di tecnici e una categoria di funzionari amministrativi. Questo naturalmente destò molte suscettibilità, diede adito a moltissimi reclami perchè la maggior parte dei posti, (i tre quarti), furono dati ai tecnici, e un quarto a quelli del personale amministrativo, anzi la categoria del personale amministrativo fu ristretta entro il limite delle somme disponibili in bilancio. Naturalmente, dal personale di questo Ispettorato generale, si aspettava che la legge di assetto delle ferrovie, provvisoria o definitiva, esaudisse in certo modo i loro voti. Ma la legge del 22 aprile non risolvette la questione.

All'articolo 2 di quella legge si diceva che il Governo era autorizzato a scegliere un numero sufficiente di funzionari tra quelli dell'Ispettorato per coadiuvare il direttore. Quindi una prima scelta ed un primo abbandono, diciamo così, di reietti.

Con l'articolo 5 furono attribuite al Comitato di amministrazione facoltà che prima spettavano all'Ispettorato. Quindi diminuzione di mansioni che spettavano prima a quei funzionari.

All'articolo 17 è detto: « Fino alla unificazione di cui all'articolo 22, i funzionari del regio Ispettorato generale addetti alle ferrovie esercitate dallo Stato continuano a far parte del proprio ruolo, ed hanno provvisoriamente le qualifiche, le indennità e competenze accessorie stabilite dal Comitato di amministrazione. E l'articolo 22 stabilisce la revisione delle competenze accessorie e la modificazione delle tabelle organiche del personale permanente delle reti Adriatica, Mediterranea e Sicula e del regio ispettorato.

Il regio ispettorato, dunque, per omaggio alla disposizione dell'articolo 22, avrebbe dovuto essere compreso in questa unificazione.

PRESIDENTE. Guardi, onorevole Arigò, che tutto ciò non ha che fare con l'articolo. Qui non si parla di tabelle.

ARIGÒ. Perdoni, onorevole Presidente, la tabella 4 annessa alla legge, si riferisce appunto a questo capo, ed il luogo più opportuno per parlarne è questo.

PRESIDENTE. Ma questo articolo non si occupa affatto del personale dell'ufficio speciale.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Fa parte del personale del Ministero e questa legge non se ne poteva occupare.

ARIGÒ. È precisamente quello che volevo deplorare.

La legge del 25 giugno 1905 n. 270, autorizza il Governo a trasportare nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici le somme per gli stipendi, assegni, ecc., di questi funzionari. Evidentemente furono trasportati nel bilancio dei lavori pubblici gli assegni di quei funzionari che non avevano trovato posto nelle ferrovie, pur dichiarando in quella legge soppresso il regio ispettorato. Ora è evidente che il trattamento fatto, non dico a tutto, ma ad una parte di quel personale, (perchè quelli che furono più fortunati poterono passare all'amministrazione ferroviaria), non fu dei migliori.

L'ufficio speciale delle ferrovie, credo con regio decreto del 25 giugno 1905, venne messo alla dipendenza dell'amministrazione centrale dei lavori pubblici.

Ora a me sembra che sarebbe stato giusto o di fondere questo personale con quello dell'amministrazione centrale, oppure farlo entrare nel personale delle ferrovie, e quindi comprenderlo in questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Onorevole Arigò, la prego ancora una volta di rimanere nell'argomento.

ARIGÒ. Allora mi consenta di parlare sull'articolo 60, in occasione del quale potrò dire qualche altra cosa.

PRESIDENTE. Parli quando creda, ma purchè nell'ambito della legge che si discute.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ABIGNENTE, *relatore*. L'onorevole Arigò ha parlato di un personale che fa parte dell'amministrazione dei lavori pubblici e del quale si parla appunto nel bilancio dei lavori pubblici. Però può essere certo l'onorevole Arigò che se questo personale che ancora rimane nel Ministero, chiede di passare alle ferrovie, non lo chiederebbe più dopo l'approvazione dell'articolo 60 del quale parleremo fra breve.

ARIGÒ. Sta bene.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni pongo a partito l'articolo 53.

(È approvato).

Art. 54.

Sono soggette all'approvazione del ministro le deliberazioni motivate del Consiglio di amministrazione relative alle nomine, agli avanzamenti, ai collocamenti in disponibilità, all'esonero ed alla destituzione di funzionari di grado uguale o superiore al primo delle tabelle graduatorie esistenti.

Pei provvedimenti relativi al capo servizio della ragioneria, il ministro dei lavori pubblici procederà di concerto con quello del tesoro.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pescetti il quale propone di sopprimere questo articolo.

PESCETTI. Coll'articolo 5 della legge 27 aprile 1905 il Parlamento, in un periodo di commozione pubblica che era conseguenza dello sciopero generale credette di prendere più che un atteggiamento giuridico un atteggiamento di paura e di difesa ed in questo atteggiamento antiggiuridico e pauroso uscì dal Parlamento italiano una formula che reputo la negazione della dignità e del senso giuridico.

Le mie parole potrebbero sembrare vivaci e dure, ma io debbo ricordare alla Camera le parole scritte da un uomo che ha per me ragione a singolare reverenza in quanto che è stato mio maestro di diritto penale nell'Università di Siena e che per noi tutti ha diritto ad alta reverenza perchè egli, nostro collega stimatissimo, ha dato un contributo splendido alla legislazione nostra ed è poi un'alta personificazione della giustizia in atto..

Voci. Chi è?

PESCETTI. Credevo che l'aveste già capito fino dalle mie prime parole, parlo del professore Luigi Lucchini, Presidente di Sezione della Corte di Cassazione di Roma. (*Commenti*).

Egli, nella *Rivista Penale*, scriveva che la qualificazione di pubblico ufficiale...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma che c'entra tutto questo con l'articolo 54? Di ciò si parla all'articolo 56. (*Siride*).

PRESIDENTE. Scusi, ella propone la sospensione dell'articolo 54; quindi io le ho data la facoltà di parlare per giustificare la sua proposta...

PESCETTI. Probabilmente c'è un errore...

PRESIDENTE. Sicchè ella ora rinuncia alla proposta di soppressione di questo articolo?

PESCETTI. Rinunzio, e parlerò all'articolo 56.

PRESIDENTE. Sta bene. A quest'articolo 54 è stato presentato il seguente ordine del giorno:

«La Camera invita il Governo a regolare l'avanzamento del personale con speciale

riguardo ai titoli di studio e col mezzo degli esami ».

Firmati: Paniè, Pansini, Dell'Acqua, Marescalchi, Valentino, Teso.

L'onorevole Paniè ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

PANIÈ. L'ordine del giorno che, per incarico dei colleghi firmatari mi onoro di svolgere, s'informa a due concetti: il primo, che negli avanzamenti in genere si abbia riguardo ai titoli di studio, il secondo riflettente specialmente le promozioni da grado a grado; che per tutti i gradi le promozioni sieno regolate col criterio degli esami.

La giustizia dell'una e dell'altra domanda (e dico domanda perchè corrispondono anche alle istanze presentate da una numerosa falange del personale ferroviario, dai cosiddetti diplomati), mi pare evidente.

Come si può difatti contrastare che uno dei titoli per l'avanzamento abbiano ad essere i titoli di studio? Badate, onorevoli colleghi, che dico uno dei titoli, non il solo dei titoli per l'avanzamento, in relazione al tenore dell'ordine del giorno il quale parla non di esclusivo, ma di speciale riguardo. Perchè, lontani da ogni esagerazione, noi consentiamo che i titoli di studio non bastino a dare prova, ad esempio, della pratica di servizio, dell'attività, dello zelo nel lavoro; cose tutte che sono pure indispensabili per costituire un buon impiegato, e di cui pertanto bisogna eziandio tener conto quando si tratta di fargli fare un passo avanti nella carriera. Ma, a parità di altri requisiti, chi ha per sé la prova di una maggiore cultura, perchè non deve essere preferito? A che lo Stato rilascia quei diplomi che costano tanti anni di fatica e spese tutt'altro che indifferenti, se poi esso stesso li valuta per nulla? Eppure vi è una parte del personale, quella che vi ho già accennata, degli applicati diplomati assunti in servizio sotto le cessate Società in concorso con altri non diplomati, per i quali, anche dall'Amministrazione statale, non è dato al loro diploma alcun valore. Mentre poi notate, onorevoli colleghi, la strana contraddizione! La stessa Amministrazione ha posto il diploma che essi hanno, di licenza dalle scuole medie, come condizione per le nuove ammissioni ad applicati, vale a dire a quella carica che essi coprono.

È ammissibile e concepibile da una parte che il diploma sia titolo *sine qua non* per entrare in carriera, e dall'altra che questa si possa percorrere con eguale fortuna anche da chi non l'abbia?

Ammetto che gli avanzamenti non sieno tenuti fra le strettoie di norme aprioristiche, assolutamente fisse, inderogabili; ma che invece debbano soprattutto regolarsi con una giusta, con una larga estimazione di tutte le doti, di tutte le attitudini, di tutti i meriti dell'impiegato, ma appunto perciò gli speciali titoli di studio devono sempre avere parte in questo apprezzamento, e non possono mai e per nessuno venir pretermessi.

E vengo alla seconda parte dell'ordine del giorno, a quella che concerne gli esami. Anche qui noi non chiediamo nulla di assoluto, di esclusivo, bensì e semplicemente una norma per le promozioni, disciplinata in guisa da lasciare però il campo ad apprezzarne tutte le qualità, tutte le cause di dignità dell'impiegato.

In questi limiti è possibile oppugnare la ragionevolezza della nostra richiesta? Io comprenderei le obiezioni da parte degli interessati, poichè non per niente gli esami erano chiamati — e sono — un pericolo, massime per i deboli. Ma da parte dell'Amministrazione, alla quale deve interessare di avere un corpo d'impiegati veramente meritevoli del posto che occupano, la nostra proposta non può trovare che approvazione. E con ciò sarebbe risolta la spinosa questione dell'articolo 18 del regolamento del personale. Già dissi nella discussione generale, e ripeto che la illimitata libertà lasciata da questo articolo all'Amministrazione anzichè giovare, le nuoce per la diffidenza che domina, per i sospetti di favoritismi che lascia, per il malcontento che crea.

L'Amministrazione, per quanto animata dei migliori propositi, (e nessuno ne dubita) non è sempre in grado di rendere giustizia al vero merito. Come volete che possa farlo con un personale così numeroso? E poi bisognerebbe che il personale fosse sempre messo in condizione di poter esplicitare il proprio merito, le proprie attitudini, mentre al contrario avviene che un impiegato spesso è confinato in un servizio che non fa per lui, e voi vedete ragionieri addetti al servizio sanitario e viceversa.

Quindi il criterio degli esami si impone non solo per considerazioni di opportunità e di convenienza, ma per ragioni di stretta, di rigorosa giustizia.

Questi, onorevoli colleghi, sommariamente i motivi che giustificano il nostro ordine del giorno. (*Bene!*)

Presentazione di una relazione.

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

BIANCHERI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Onoranze a Giuseppe Garibaldi nel centenario della sua nascita. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del disegno di legge relativo all'ordinamento ferroviario.

PRESIDENTE. Dovrebbe ora parlare l'onorevole Marescalchi per svolgere l'aggiunta che ha proposto, ma, se lo consente, darò prima la facoltà di parlare all'onorevole Prinetti che è iscritto sull'articolo.

L'onorevole Prinetti ha facoltà di parlare.

PRINETTI. Se non ho frainteso, l'onorevole ministro, rispondendo all'onorevole Pantano, ha pronunciato una affermazione nella quale completamente convengo. L'onorevole Gianturco ha detto che egli intendeva che tutto ciò che si riferisce all'andamento e all'ordinamento tecnico dell'Amministrazione ferroviaria sia sottratto a qualunque influenza politica. Convengo pienamente in questa affermazione, ma mi sembra che essa male si concili con l'articolo che stiamo discutendo, perchè se vi è materia eminentemente connessa all'andamento tecnico dell'Amministrazione, è l'avanzamento, la nomina, il collocamento a riposo e le dispense dal servizio dei funzionari. Ora perchè con una disposizione speciale si vuole avocare tutto questo al ministro? Ella vedrà, onorevole Gianturco, quali inconvenienti porterà questa disposizione. Creda, è proprio un consiglio da amico che le do; si spogli di questa facoltà, altrimenti vedrà crescere a dismisura la corrispondenza parlamentare che ella dovrà ricevere tutti i giorni, e non le sarà possibile prendere nessun provvedimento nè premiativo, nè punitivo verso il personale, se non dopo aver sentito i piati di molte decine di noi. Creda pure che tutto ciò toglierà ogni azione, ogni energia di azione punitiva al Consiglio di amministrazione e al direttore generale. (*Commenti*).

Io credo che questa disposizione sia in completa antitesi con la sua affermazione nella quale pienamente convengo.

Io chiedo venia alla Camera, se manco di voce, ma spero di essere riuscito a fare intendere il mio pensiero: Io credo questa disposizione gravissima. Se volete che una azienda industriale cammini bene, due termini si debbono metterle a base: premiare e punire. Ora con questa disposizione voi togliete ogni efficacia di punizione. Io proprio esorto il ministro e la Commissione a non derogare in questa materia da quella che è la massima generale della legge, e che risponde al concetto di una relativa autonomia dell'Amministrazione ferroviaria, per sancire una disposizione speciale che avoca al ministro l'approvazione di tutta questa serie di provvedimenti. Io esorto dunque Commissione e Governo a rinunciare a questa disposizione. (*Commenti*).

PRESIDENTE. L'onorevole Pescetti ha facoltà di parlare.

PESCETTI. Onorevoli colleghi, quando l'onorevole Presidente mi ha dato la parola i miei occhi erano fissi al numero 54 del progetto ministeriale, viceversa l'articolo 54 che ora si discute è il 55 ministeriale. E allora, fra il 54 e il 56 ho per un momento errato. Il contatto dei numeri giustifica l'errore.

Io debbo insistere nella soppressione di questo articolo per le ragioni già espresse nella discussione generale della legge. Noi dicemmo, ed ora ripetiamo, che l'ammetter l'intervento del ministro nelle nomine dell'alto personale significa indebolire e viziare quel sentimento di responsabilità che deriva dal concetto della libertà.

Nella vita, talvolta, tutti siamo chiamati a compiere atti di suprema importanza, quindi non vorrei che il Consiglio di amministrazione o il direttore dinanzi a questi provvedimenti che riguardano l'alto personale, cercassero di sottrarsi a quella responsabilità che da loro deve partire e su loro deve ricadere, col pensiero che quando il ministro sarà intervenuto, tutto potrà essere riparato; quindi noi proponiamo la soppressione di questo articolo che, tra altro, apparisce anche nel suo concetto non completo, perchè ammette l'intervento del ministro soltanto quando si tratta di nomine speciali, quasi che la ragione del provvedere secondo giustizia non dovesse valere per ogni caso anzichè limitarsi alle altissime cariche.

Anche recentemente noi abbiamo veduto che essendo alla testa del compartimento di Torino un funzionario che non godeva di quella fiducia che in lui si do-

veva riporre, il direttore generale ha ordinato, in seguito ad una severa inchiesta, il suo licenziamento che ha ridato al compartimento di Torino quell'ordinato servizio che un valoroso ispettore seppe opportunamente preparare. Quindi, anche dinanzi al fatto che il direttore ha potuto colpire in alto quando in alto c'era da colpire, io non vorrei vulnerare questo sentimento di responsabilità che deriva dalla necessità di provvedere.

Per questa ragione e per tante altre che si comprendono benissimo insisto per la soppressione dell'articolo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marescalchi, che propone la seguente aggiunta, come secondo capoverso di questo articolo:

« I funzionari e gli agenti di grado inferiore ai suindicati potranno ricorrere in via gerarchica al ministro contro i provvedimenti che li riguardano, esclusi quelli contemplati nell'articolo 56 ».

MARESCALCHI. Dopo le parole dell'onorevole Prinetti e dell'onorevole Pescetti sento il dovere di dichiarare perchè io sia stato mosso a presentare questo emendamento, al quale l'onorevole Paniè ha avuto la cortesia di associare la sua firma.

Lo reputo una necessaria logica conseguenza della disposizione contenuta in questo articolo 54, la quale disposizione, se non m'inganno, (e che io non m'inganni è dimostrato dalle cose dette dagli onorevoli Prinetti e Pescetti) ha avuto per iscopo, nella mente del Governo, che ha la responsabilità politica del servizio; di assicurarsi una giusta ingerenza nella formazione del personale dirigente.

Ma benchè possa essere in ciò la ragione per cui il ministro si è voluto riservare questa facoltà, non è men vero che, in sostanza, questa facoltà del ministro equivale, per i funzionari di grado superiore, ad un primo grado di giurisdizione: poichè la deliberazione del Consiglio d'amministrazione, che li riguarda, non diventa per essi, agli effetti del ricorso giurisdizionale, definitiva, che in seguito all'approvazione del ministro.

Ora, in pratica (sappiamo come avvenga nella burocrazia), non appena la deliberazione del Consiglio sarà stata presa sopra uno o sopra più impiegati, gli interessati la conosceranno; e coloro che se ne sentiranno danneggiati, faranno quello che giustamente ha preveduto l'onorevole Prinetti: influiranno con tutti i mezzi possibili ed immaginabili sul ministro.

Io voglio credere che influiranno giustamente; e che il ministro avrà modo di fare giustizia; ma, appunto perciò voglio porre in chiaro questo: che, agli impiegati superiori, con questa disposizione viene data una notevole garanzia per i loro interessi di carriera, garanzia che non hanno invece senza l'emendamento che io propongo, gli impiegati inferiori. E si consideri che gli impiegati inferiori (è evidentissimo) sono maggiormente esposti a quegli atti amministrativi i quali, anche presi in buona fede, pure possono derivare da piccole vendette, da angherie, da favoritismi che potrebbero anche non essere tangibili d'eccezione d'illegittimità, ma che nullameno costituiscono vere e proprie iniquità, capaci di produrre un serio e talvolta giustificato malcontento in mezzo al personale.

Ora è evidente che, se diamo una garanzia tanto importante, se non formalmente negli effetti, al personale superiore, non assicurandola uguale o quasi al personale inferiore, veniamo a stabilire una disparità di trattamento troppo stridente, che può portare, oltre a gravi conseguenze amministrative, anche a gravi conseguenze politiche.

Ora è evidente che, se diamo una garanzia tanto importante, se non formalmente negli effetti, al personale superiore, non assicurandola uguale o quasi al personale inferiore, veniamo a stabilire una disparità di trattamento troppo stridente, che può portare, oltre a gravi conseguenze amministrative, anche a gravi conseguenze politiche.

Ma si potrà dire che, in un articolo della legge, può essere intesa questa facoltà di ricorso: e cioè, nell'articolo 13 che abbiamo votato e dove è detto che il ministro dei lavori pubblici può, d'ufficio o su ricorso, annullare qualunque atto o provvedimento dell'amministrazione. Ma, pur prescindendo dal considerare che per tale articolo il ricorso non può mutare il merito di un provvedimento, non rimane bene assodato se le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione, che riguardano il personale, siano atti definitivi o no: poichè il numero 10 dell'articolo 6, che dà questa facoltà al Consiglio di amministrazione, non eccettua che la disposizione di questo articolo 54, che riguarda soltanto il personale superiore.

Ora, a chiarimento anche della facoltà che, fosse pure implicita nell'articolo 13, per qualsiasi impiegato inferiore, di fare ricorso al ministro, ho proposto qui questa aggiunta per il diritto del ricorso gerarchico, il quale darà modo facile al Governo di risolvere più prontamente ed efficacemente molte di quelle questioni che possono insorgere a causa di provvedimenti creduti ingiusti anche dagli impiegati inferiori, che certamente non potranno adire la quarta

Sezione e per le difficoltà procedurali e per il lungo tempo che occorrerebbe per ottenere giustizia.

Quando invece sia data facoltà ad ogni impiegato di ricorrere contro quei provvedimenti che crede lesivi dei propri diritti, dei propri interessi, possono anche in qualche caso aversi gli effetti dell'istituto dell'arbitrato, che non è stato posto nella legge, imperocchè quando al ministro pervengono ricorsi di uno o più impiegati di una stessa categoria, in modo che possa avvenire uno di quei movimenti, una di quelle proteste che si chiamano di classe e che producono una naturale solidarietà, fra tutti gli impiegati di quella classe, nulla impedisce al ministro, prima di decidere, di nominare una Commissione mista degli interessati e degli amministratori, affinché la questione venga studiata con serenità e con equità, e quindi portata al suo giudizio, che in questo caso assume senza una grande importanza di forma ma con un grande effetto morale, la forza dell'arbitrato. Ognuno comprende che in questa guisa si possono facilmente dirimere molte di quelle questioni dalle quali altrimenti può sorgere una viva agitazione; e poichè noi abbiamo (ed io ne riconosco la necessità) costituito tutti questi ferrovieri ufficiali pubblici, bisogna evitare qualsiasi sospetto ed appiglio a credere che possa esservi fra loro dinanzi al Governo una qualsiasi diversità di trattamento; dimodochè se noi li assoggettiamo tutti agli stessi oneri, diamo loro gli stessi vantaggi e la certezza che tutti sono eguali dinanzi all'autorità del Governo, li vediamo sicuri che potranno ottenere giustizia dal Governo quando devono averla, tanto il direttore generale, quanto il più umile manovale. Ed in questa certezza, io credo, starà assai più di forza che non sia nella legge per impedire l'agitazione e i disordini che noi vogliamo impediti nell'interesse del Paese e dello stesso personale.

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici c'è la proposta soppresiva riprodotta dall'onorevole Pescetti a cui mi pare risponda anche il pensiero dell'onorevole Prinetti e c'è l'ordine del giorno dell'onorevole Paniè, che non involge la soppressione.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Comincio dal rispondere all'onorevole Paniè, il quale con un ordine del giorno chiede che sia regolato l'avanzamento del

personale con speciale riguardo ai titoli di studio e col mezzo dell'esame.

Le parole dell'onorevole Paniè, nello svolgere l'ordine del giorno, si riferivano alla nota e vessata questione dei ragionieri diplomati. Ora io tengo anzitutto a rassicurare l'onorevole Paniè su questo punto, che non vi è nessuna distinzione fra i diplomati entrati prima o dopo il 1902 e che son tutti trattati alla stessa stregua. Non è che l'amministrazione non tenga conto dei loro titoli, ma, come ben diceva lo stesso onorevole Paniè, non si sente legata dalla esistenza di questi diplomi a tal segno da non tenere conto anche di altri fattori, i quali possono contribuire a determinare il merito dell'impiegato. Il diploma di ragioniere è un titolo senza dubbio importante, ma non è meno importante lo zelo dimostrato nel servizio, l'amore al lavoro, le prove date molte volte in una carriera lunga ed onorevole; tutte cose che deve l'amministrazione apprezzare e che lo stesso onorevole Paniè riconosce doversi apprezzare.

Ridotta la questione in questi termini, si tratta di un puro apprezzamento di fatto, di criteri che l'amministrazione deve seguire. Ora io posso assicurare l'onorevole Paniè che l'amministrazione si attiene a cotesti criteri di equità, ai quali egli stesso ha detto che l'amministrazione fa bene ad informarsi. Pertanto non posso accettare il suo ordine del giorno che suonerebbe quasi rimprovero all'amministrazione di non averli seguiti.

Posso soltanto accettare la raccomandazione che nelle singole deliberazioni l'Amministrazione proceda col maggiore scrupolo possibile, per non ledere gli interessi legittimi di coloro che hanno conseguito i diplomi da una parte e per non pretermettere dall'altra parte i meriti di coloro che hanno dato prova di zelo e di amore al servizio.

È certo che chi congiunge il diploma ed i meriti in servizio, ha doppio titolo di preferenza che lo mette innanzi agli altri competitori.

All'onorevole Gattorno che ha portato qui la questione dei capi d'arte della rete Mediterranea, i quali vorrebbero ottenere il grado di capi squadra come quelli dell'Adriatica, debbo ricordare che l'Amministrazione giudica non essere le funzioni loro uguali a quelle dei capi squadra.

Del resto, io non voglio dilungarmi su

questo argomento e pronunziare un giudizio deciso, perchè la questione pende dinanzi alla IV Sezione del Consiglio di Stato e credo mio dovere di non pregiudicare le decisioni di quel supremo magistrato.

Dopo ciò, sperando che l'onorevole Panichè vorrà convertire in raccomandazione il suo ordine del giorno, vengo alla questione sollevata dal collega Prinetti e dall'onorevole Pescetti per la soppressione dell'articolo 54.

Io vorrei secondare il desiderio dell'amico Prinetti, non solo per fare a lui cosa gradita, ma anche per salvare me stesso da una responsabilità che riconosco grave. Poichè è certo che un ministro, il quale si riserva la facoltà di approvare le nomine dei capi di servizio, assume una delle responsabilità amministrative più gravi e non la semplice responsabilità politica.

Ma l'onorevole Prinetti (e ne ha dato più volte onorevole esempio) sa che la vita politica è fatta di responsabilità, di sacrificio, di abnegazione e di coraggio.

Dunque, se responsabilità io sento di dovermi addossare (e me l'addosso per me e per i miei eredi), me la addosso con coscienza tranquilla.

Io considero la questione solamente dal punto di vista se giovi o no all'ordinamento normale dell'azienda, che il ministro non si disinteressi della nomina dei capi servizio.

Ora l'onorevole Prinetti avrà notato che la disposizione dell'articolo 54 si limita unicamente agli avanzamenti, collocamenti in disponibilità, destituzione di funzionari di grado uguale, o superiore al primo della tabella di graduatoria. Diguisachè, come egli vede, in tutto ciò che si riferisce agli altri diciassette gradi, nei quali è distribuita tutta quanta la gerarchia ferroviaria, il ministro non ha in nessun modo il diritto di intervenire.

L'autonomia è piena ed assoluta rispetto alla maggior parte del personale.

Ma il ministro responsabile può disinteressarsi della nomina e della destituzione di coloro che sono i capi di tutta quanta la grande azienda, che ne sono i propulsori, per così dire?

Deve anche in questi casi il ministro fermarsi dinanzi all'impenetrabile castello dell'autonomia, e non avere facoltà di dire neppure la sua parola, se crede che Tizio, il quale è chiamato all'alto ufficio di capo

servizio, meriti la fiducia, non solo del Consiglio di amministrazione, ma anche quella del Governo e del paese?

Già, su questo punto, il dissenso si è manifestato nella discussione generale fra l'onorevole Carmine e l'onorevole Ferraris, poichè, mentre l'onorevole Ferraris inclinava ad escludere qualsiasi intervento del ministro nella nomina dei capi di servizio, l'onorevole Carmine, come già in quel suo notevolissimo articolo, intitolato « Rettorica ferroviaria », e nel discorso pronunziato in questa Camera, riconosceva che il Governo non può assolutamente non dire la sua parola intorno alla scelta di coloro che rappresentano la chiave di volta di tutto l'edificio.

Ed a questo concetto, onorevole Prinetti, si è conformata la nostra storia parlamentare, perchè nei diversi progetti, che sono stati elaborati, è stata sempre riservata al ministro una partecipazione assai notevole nella nomina dello stato maggiore ferroviario. Prendiamo il disegno di legge di cui fu relatore l'onorevole Rubini. Or bene, ascolti la Camera. Il testo elaborato dal Governo e il testo della Commissione sono presso a poco negli stessi termini.

Leggerò il testo della Commissione, di cui fu relatore l'onorevole Rubini.

« I provvedimenti relativi al personale, indicati all'articolo 12 comma *a* (che leggeremo fra breve) sono di competenza del ministro dei lavori pubblici;... » Niente meno! è il ministro che nomina, non che approva « per quanto riguarda il direttore generale, i direttori compartimentali; i capi dei servizi e degli uffici centrali; e del ministro del tesoro, di concerto, con quello dei lavori pubblici, per il ragioniere centrale, per il cassiere centrale ed i capi uffici di ragioneria ».

E lo stesso concetto prevalse più tardi nel progetto, che dette occasione alla notevole relazione dei colleghi Pantano e Lacava. Infatti nell'articolo 59 di quel progetto si legge così: « I provvedimenti relativi al personale indicato all'articolo 10, comma *a*, sono di competenza (anche qui, non del Consiglio d'amministrazione salvo l'approvazione del ministro dei lavori pubblici) del ministro dei lavori pubblici che, per quanto riguarda il capo della ragioneria centrale e il cassiere centrale, provvederà di concerto col ministro del tesoro ».

È l'articolo 10, comma *a*, disponeva: « Le

proposte di nomina, di avanzamento, di collocamento in disponibilità ed in aspettativa, l'esonero definitivo dal servizio ed i provvedimenti disciplinari concernenti i capi degli uffici « servizi centrali, i direttori compartimentali, il cassiere centrale, i capi degli uffici centrali ed i funzionari ad essi assimilati a termini del regolamento dovranno essere presentate al ministro dei lavori pubblici ».

Come vede la Camera, io sono stato ben più rispettoso dell'autonomia, in quanto nel mio progetto non mi sono arrogato il diritto di provvedere direttamente alle nomine, agli avanzamenti, all'esonero ed alle destituzioni, ma ho lasciato cotesta facoltà al Consiglio d'amministrazione su proposta del direttore generale, e mi sono riservato soltanto il diritto, che non pote'va fare a meno di riservarmi senza abdicare al mio ufficio ed al mio dovere, cioè il diritto di approvazione delle altrui deliberazioni.

Ed il collega Prinetti, che ha tanta esperienza di Governo, comprende benissimo che, salvo che non vi sieno ragioni di gravità eccezionale, non vi sarà ministro, per quanto avventato sia, che si discosterà dalle deliberazioni motivate del Consiglio d'amministrazione.

Riassumendo: che il ministro possa mettere occhio legittimamente (perchè io temo assai più le intromissioni illegali che il legittimo esercizio di una larga influenza) che il ministro possa dire la sua parola in ciò che si riferisce alla costituzione stessa dell'alto stato maggiore delle ferrovie, mi par cosa che, ripeto, è confortata non solo dal giudizio di uomini autorevoli, come l'onorevole Carmine, ma da tutta la storia dei progetti, che sono stati preparati in materia ferroviaria, e di cui questo non è che la pallida ombra, perchè sostituisce ad un potere effettivo di nomina la semplice approvazione.

Io quindi prego l'amico Prinetti di non insistere nel suo emendamento. E dico d'altra parte all'onorevole collega Marescalchi, che non credo esatta la interpretazione da lui data a questo articolo. Egli ha fatto un discorso assai acuto, soprattutto per ciò che si riferisce alla tutela giuridica dei diritti degli impiegati e al modo come essa può essere esercitata in relazione alla funzione della IV Sezione del Consiglio di Stato; ma io gli darò due schiarimenti, che spero lo appagheranno.

Il primo è che il diritto del ministro di annullare gli atti illegali dell'amministrazione delle ferrovie di Stato (perchè l'autonomia è nella legge, non fuori della legge) è scritto nell'interesse dell'amministrazione, non nell'interesse del privato che si creda lesa. Degli interessi degli impiegati, che si credano lesi, altre sono le garanzie. Il ministro annulla l'atto, che crede illegale, perchè lo crede lesivo dell'interesse pubblico.

Il ministro non approverà una nomina, un avanzamento, una destituzione, o l'approverà per ragione di pubblico interesse.

La tutela degli interessi individuali offesi è ordinata diversamente. In occasione della legge del 12 luglio 1906 io proposi di introdurre, e il Parlamento accettò la proposta, la tutela giurisdizionale della Quarta Sezione per ciò che si riferisce alle punizioni più gravi.

Questa tutela fu introdotta nell'interesse di tutti i gradi del personale, senza distinzione alcuna, di guisa che non è fatta in nessuna maniera ai funzionari di grado inferiore una posizione diversa o peggiore di quella fatta ai funzionari di grado superiore.

L'onorevole Marescalchi ha poi sollevato il dubbio circa il momento in cui il provvedimento diventa definitivo. Io lo prego di voler considerare che la risoluzione è data della legge stessa sul Consiglio di Stato.

Si tratta di un provvedimento non soggetto ad approvazione? e allora il provvedimento dell'amministrazione ferroviaria è già definitivo, la deliberazione del Consiglio di amministrazione è già il provvedimento definitivo e dalla notifica di esso decorrono i sessanta giorni per il ricorso. Se si tratti invece di un provvedimento, soggetto ad approvazione, il provvedimento non è definitivo fino a quando il ministro non l'abbia approvato, ed è dal giorno della partecipazione del decreto di approvazione che decorrono i sessanta giorni.

Vi sono punizioni però per le quali non vi è ricorso alla Quarta Sezione, ma non vi è ricorso contenzioso per nessuno — noti l'onorevole Marescalchi — vi è invece un ricorso gerarchico, e questo ricorso gerarchico — lo noti bene — è per tutti i funzionari dal nono grado in giù, cosicché è quasi tutelato più largamente il personale di grado inferiore, che non quello di grado superiore.

riore. È un ricorso, che si propone a norma del regolamento sul personale, entro un certo termine che mi pare sia di trenta giorni. (*Interruzione del deputato Marescalchi*).

Mi sorprende la sua meraviglia; il ricorso è rivolto al Consiglio di amministrazione. (*Interruzione del deputato Marescalchi*).

Ma lei crede che il Consiglio di amministrazione sia animato dal desiderio di far cosa gradita ad uno, e dannosa ad un altro? Il Consiglio di amministrazione potrà ingannarsi, come tutti ci inganniamo; ma è da presumersi che porti nelle sue decisioni quella serenità di spirito, quella indipendenza, che deve portare qualunque Amministrazione onesta.

Così mi pare di aver sufficientemente risposto a tutte le osservazioni fatte. Un'altra ve ne è dell'onorevole Paniè. Egli, oltre a domandare in quell'ordine del giorno, che spero convertirà in raccomandazione, che si tenga conto dei titoli (e se ne tien conto), chiede che si proceda nella scelta in seguito ad esami, ritenendo giustificate le lagnanze del personale, perchè le scelte non sempre corrispondono ai meriti dei promossi. Ora purtroppo in tutte le amministrazioni sono possibili errori, nessuno lo può escludere; ma ogni sforzo vien fatto per non cadere in errore: questo io posso attestare con sicura coscienza.

Non posso però ammettere che gli esami siano il solo titolo: molte volte riesce a superare l'esame, e a superarlo brillantemente, un impiegato cui la natura ha dato ingegno pronto, parola facile, affascinante, ma che d'altra parte mette talora così poco zelo nel servizio da meritare i richiami dei superiori.

Non è opportuno fare dell'esame il criterio assoluto della scelta, perchè nella scelta se devono entrare, ed entrano indubbiamente, le ragioni della cultura e dell'ingegno, debbono pure entrare le ragioni attinenti allo zelo nel servizio, alla buona volontà dimostrata e al desiderio di concorrere con la propria opera alla buona gestione dell'azienda.

E credo che l'onorevole Paniè, così pratico nei suoi giudizi, non vorrà negare che questo criterio è quello che l'Amministrazione debba tener presente.

Vero è che è inutile scrivere criteri nella legge, se essi non sono scritti nella co-

scienza, nella rettitudine degli uomini; nulla però ci autorizza a non aver fiducia piena nella rettitudine e nell'integrità di coloro che sono preposti all'amministrazione delle ferrovie di Stato.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Di Scalea e Morpurgo a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

DI SCALEA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge, emendato dal Senato, per il riordinamento delle carriere nel Ministero degli affari esteri.

MORPURGO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge per una tombola telegrafica nazionale a favore dell'ospedale civile di Monselice. (*Ooh!*)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione sull'ordinamento ferroviario di Stato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DANEO, relatore. Spero che l'ordine del giorno dell'onorevole Paniè sarà facilmente scambiato in una raccomandazione. A questa raccomandazione, per quanto è della sostanza, mi unisco completamente, perchè già la relazione stessa della Commissione aveva posto le basi della raccomandazione stessa, e perchè già nella discussione generale io avevo toccato questo argomento cogli stessi intenti.

È certo che vi sono categorie di impiegati, fra i quali appunto coloro che prima del 1902 entrarono muniti di diplomi (e non alludo soltanto al diploma di ragioneria, ma in generale ai diplomi di scuole secondarie superiori), i quali si trovano in carriera alla pari con altri non aventi questi diplomi, che poi da disposizioni ulteriori furono per la stessa carriera richiesti.

Questi evidentemente hanno qualche ragione di chiedere che si tenga qualche conto di questa loro superiorità, che si tenga qualche conto del loro presunto maggior sapere, e si offra loro la possibilità di dare la

prova e di avanzare anche con l'esame. E in questo senso, come raccomandazione cioè di tener ragionevole conto di questo elemento, mi pare che abbiano ragione: la Commissione richiama quanto già scrisse e disse il relatore e si unisce volentieri all'onorevole Paniè nel presentare la raccomandazione al ministro.

Sarebbe eccessivo fare di questo criterio degli esami l'unica ragione dell'avanzamento, sarebbe eccessivo di togliere completamente quel criterio della scelta che può avere dei gravi pericoli; e ne abbiamo avuto la prova per le necessità nelle quale ci siamo trovati di regolarizzare i cosiddetti anziani e gli altri dimenticati; ma l'esame è pur sempre un buon criterio per dare al merito dell'impiegato, che ha saputo lavorare di più e farsi conoscere, almeno qualche speranza di fare più rapida carriera.

Bisogna contemperare questo criterio agli altri, come accade già in altre carriere.

Su questo argomento possiamo dunque facilmente essere d'accordo. Quanto alla questione sollevata dall'onorevole Gattorno, egli non ha che da prendere atto di quello che ha detto il ministro.

Qui non è luogo a discutere di questo pareggiamento dei capi d'arte o di qualunque altra categoria di agenti, dei quali ha parlato anche l'onorevole Arigò, poichè sono cose assolutamente estranee all'argomento che discutiamo. Sono tutte cose che il ministro studierà e che in ragionevole periodo di tempo saranno opportunamente risolte, tenendo conto anche dei pronunziati della IV Sezione.

L'unica questione di qualche gravità è quella sollevata dall'onorevole Prinetti, relativa alle nomine e specialmente alle destituzioni dei maggiori funzionari. Ma questa questione deve essere guardata in relazione, non solo dei principi che informano il presente disegno di legge, ma delle massime già votate dalla Camera, la quale ha ritenuto che il ministro poteva e doveva sempre (ed era il meno che potesse fare) riservarsi il diritto di veto, relativamente alle deliberazioni del Consiglio di amministrazione.

Nel caso in discussione il diritto di veto assume, dirò così, per eleganza decorativa, una forma positiva, ma rimane, nella sostanza, niente più che un diritto di veto.

Infatti, quando abbiamo disposto che il ministro sia spogliato della facoltà, che

quasi tutti gli ordinamenti stranieri concedono al ministro, di scegliere direttamente lo stato maggiore generale delle ferrovie, i capi-servizio, che sono pur quelli che ne dirigono l'andamento nei rapporti col pubblico, ed abbiamo conferita questa facoltà di nomina al Consiglio di amministrazione, il sottoporre la nomina già fatta all'approvazione del ministro equivale al diritto di veto. Poichè egli non potrà evidentemente negare l'approvazione se non quando ritenga che vi siano delle gravi ragioni per considerare quelle nomine come un'enormità amministrativa, dacchè, in ogni caso, anche in questo argomento egli non potrà mai sostituirsi all'Amministrazione per nominare un altro.

Questa quindi, ripeto, per me non è che una forma decorativa del diritto di veto che, da negativa, diventa positiva, ma rimane con ciò negativa come forma.

Quando parlò l'onorevole Prinetti, mi aveva impressionato la differenza che poteva esservi tra il caso di approvazione della nomina, ed il caso di approvazione della punizione.

Evidentemente il caso di approvazione dell'esonero, della disponibilità, della punizione, dirò così, dell'impiegato superiore che è tolto di mezzo, può dar luogo a qualche timore di ingerenze parlamentari ed altre che sono temute dall'onorevole Prinetti.

Ma forse egli ha dimenticato il principio dell'*omne eo modo dissolvitur quo colligatum est*. Come possiamo, quando un tale è nominato con decreto reale su proposta del ministro, ammettere che altrimenti possa essere esonerato e che il Consiglio di amministrazione possa da solo, senza l'intervento del ministro, levargli di dosso quella investitura ufficiale che gli ha dato il ministro? È evidente che in questi casi il ministro deve avere ufficialmente il diritto di approvare; ma in realtà l'approvazione è una forma di diritto di veto, poichè il ministro si troverebbe impacciato quando dovesse negare la sua approvazione ad un atto di energia del Consiglio di amministrazione che avrebbe tutto l'appoggio della pubblica opinione.

Quindi, mentre vedo chiara la ragione giuridica del concedere questa approvazione, che costituisce pure una giusta garanzia per l'impiegato, non vedo nella proposta i

pericoli temuti dall'onorevole Prinetti. Non sarà possibile che il ministro seriamente eserciti un'ingiusta ingerenza, con questa approvazione della punizione o dell'esonero di un capo servizio.

Quindi sotto questo punto di vista io ritengo che, se vi può essere qualche apparenza di ragione nei timori espressi dell'onorevole Prinetti, nella pratica poi ogni pericolo sfuma, poichè trattasi, ripeto ancora, più che altro, di una manifestazione del già approvato diritto di veto.

Si è patrocinato invece dall'onorevole Marescalchi il sistema opposto. L'onorevole Marescalchi vorrebbe portare tutti i reclami di tutti gli impiegati senza distinzione al ministro, e vorrebbe disfare sotto questo aspetto, a beneficio, dirò così, degli impiegati tutti, quella forma di autonomia che noi abbiamo disposta; ma, come ben disse l'onorevole Gianturco, se noi abbiamo per tutti gli impiegati aperto il tribunale della giustizia amministrativa, ne viene che si deve ammettere che il ministro, oltre ad assumersi un peso incompatibile, potrebbe prima esporsi a decidere diversamente da quello che ha deciso il Consiglio di Amministrazione, ed esporre poi a sua volta la propria decisione ad essere sconfessata dalla Quarta Sezione, a cui potrebbe poi ricorrere anche il Consiglio di amministrazione contro il decreto del ministro.

Insomma si creerebbe un gradino inutile di giurisdizione, con pericolo di conflitti di attribuzioni tra il ministro ed il Consiglio di amministrazione. Egli ha detto bene che il Consiglio di amministrazione può essere male informato, ma non è a credere che debba rifiutare di riprendere in esame il reclamo dell'impiegato quando questi abbia degli elementi per provare che le informazioni date dai suoi superiori non giunsero esatte al Consiglio e che il decreto che lo riguarda fu, come dicevano i vecchi legali, *surrepito* od *orrepito*.

Il Consiglio di amministrazione in questa condizione di cose non si esautorata, perchè non viene esautorata una Corte la quale procede ad un giudizio di revisione, riconoscendo che non le venne sottoposto un documento essenziale o che prima non fu bene informata.

Io credo quindi che tra l'onorevole Marescalchi, che vorrebbe troppo allargare, e l'onorevole Prinetti, che vorrebbe troppo restringere le facoltà del ministro, benchè

l'uno e l'altro siano mossi da buone intenzioni, sia molto meglio il lasciare, così com'è scritto, l'articolo.

Io ho piena fiducia che questa macchina, questa forma di veto, benchè travestita da autorizzazione positiva, non potrà in realtà menomare mai la ragionevole libertà del Consiglio di amministrazione.

PRESIDENTE. Onorevole Paniè, ha udito? Mantiene o ritira il suo ordine del giorno.

PANIÈ. Di fronte alle dichiarazioni del ministro non insisto nel mio ordine del giorno, ma affinchè la raccomandazione che egli accetta non cada nel vuoto, io prego l'onorevole ministro di fare le opportune modificazioni all'articolo 18, allo scopo di precisare i criteri che devono regolare la scelta, di cui ivi si parla.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non è necessario.

PRESIDENTE. Onorevole Pescetti, insiste nella sua proposta di soppressione?

PESCETTI. Io insisto nella mia proposta, tanto più che per la soppressione non poteva esservi oratore più eloquente dell'onorevole Daneo; infatti la soppressione deriva da ragioni di attribuzioni organiche dell'azienda, deriva da quella responsabilità del Consiglio di amministrazione e del direttore, che, per essere viva e pronta, deve essere anche praticata con tutte le conseguenze della responsabilità.

L'onorevole Daneo è stato il più eloquente oratore per la soppressione quando a questo articolo ha dato una nota ornamentale; e dare ad una disposizione di legge una nota ornamentale è come distruggerla, è come usare per le disposizioni la foglia di fico (*Si ride*), che non ha ragione di esistere nella realtà delle cose.

Onorevoli colleghi, io vi diceva che questo articolo deve essere soppresso perchè, se il ministro ha il diritto di veto sopra tutte le deliberazioni del Consiglio di amministrazione, è evidente che il giorno in cui arrivasse a lui la notizia di qualche sopruso commesso da quei pezzi grossi, costoro certo sarebbero i primi a farsi sentire ed allora l'intervento del ministro rappresenterebbe soltanto la parte ornamentale.

Io spero, quindi, che la Camera entrerà nel concetto dell'onorevole Prinetti e mio, lasciando che il Consiglio di amministra-

zione, nel sentimento della sua dignità, abbia una responsabilità di fatto e prenda tutti i provvedimenti che vuole, anche se rimangono, per motivo del veto, sotto l'alta giurisdizione del ministro.

PRESIDENTE. Desidera parlare ancora, onorevole Prinetti?

PRINETTI. Se la Camera me lo consente, io chiarirò ancora il mio pensiero. L'argomento principale che mi ha opposto l'onorevole Gianturco è stato questo: che qui si tratta dello stato maggiore, ossia degli alti impiegati. Ora io prego il Governo e la Camera di considerare che il buono o cattivo andamento del servizio ferroviario, si riduce tutto in una questione di personale, dirò anzi di alto personale: del disservizio ferroviario una gran parte fu dovuta appunto alle discordie tra gli alti funzionari e il direttore generale; tutti convergono in ciò.

Noi abbiamo bisogno che tutti gli impiegati alti e bassi siano volenterosi, intelligenti e disciplinati. Ora io prego Camera e ministro di considerare che questo articolo appunto ferisce l'autorità del direttore generale sopra tutti gli alti impiegati, i quali sapranno che qualunque disposizione del direttore o del Consiglio di amministrazione a loro riguardo dovrà passare per l'approvazione del ministro, e si sentiranno molto meno disciplinati e molto meno sottomessi verso il loro capo: cosa che io credo gravissima. Voi con questo articolo portate una enorme ferita all'autorità del direttore, e gravi ne saranno le conseguenze. Ma dopo ciò io non insisto nella mia proposta. Il mio dovere era di segnalarvi un pericolo, un inconveniente che a me sembra di natura gravissima. Ma se la Camera ritiene il contrario, io non insisto e mi rimetto sempre all'autorità dei miei colleghi.

Chiedendo venia ai colleghi per avere interloquuto in condizioni di voce poco felici, li ringrazio per la benevolenza con cui, ciò malgrado, mi hanno ascoltato. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Non insistendo l'onorevole Prinetti nella sua proposta, prima dell'emendamento dell'onorevole Marescalchi, pongo a partito la proposta dell'onorevole Pescetti che, mirando alla soppressione dell'articolo 54, ed essendo la più radicale ha la precedenza.

La Camera ha inteso che la proposta

dell'onorevole Pescetti non è accettata né dal ministro né dalla Commissione.

Chi l'approva si alzi.

(*Non è approvata.*)

L'onorevole Marescalchi poi presenta la seguente aggiunta:

Aggiungere come 2° capoverso:

« I funzionari ed agenti di grado inferiore ai suindicati potranno ricorrere in via gerarchica al ministro contro i provvedimenti che li riguardano, esclusi quelli contemplati dall'articolo 56.

« Marescalchi, Paniè ».

V'insiste, onorevole Marescalchi?

MARESCALCHI. Domando di parlare per esporre alla Camera le ragioni della mia proposta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MARESCALCHI. Io ho già esposto alla Camera le ragioni per le quali mi pareva opportuno il mio emendamento.

Nella risposta datami dall'onorevole ministro voglio trovare la speranza che il Consiglio d'amministrazione, quando gli siano sottoposti ricorsi del personale contro i propri provvedimenti, voglia e sappia riparare a quegli errori che forse verrà commettendo, e non piccoli.

Io ero stato mosso a presentare questo emendamento anche dall'invito che mi aveva fatto l'onorevole Gianturco in occasione dell'ultima interpellanza da me svolta, quando io portai qui fatti gravissimi avvenuti in occasione delle ultime promozioni: egli mi disse allora che non aveva mezzo per entrare nel merito dei fatti stessi. Ebbene io adesso volevo offrirglielo questo mezzo: semplice, equo e sicuro, egli non lo vuole ed io non so che dire. Se i fatti deplorati si avvereranno di nuovo, sarà del Governo la responsabilità delle conseguenze che potranno derivare dalle ingiustizie e dai favoritismi contro i quali i danneggiati non potranno né chiedere né ottenere riparazione.

PRESIDENTE. Allora, poichè l'onorevole Marescalchi non insiste nel suo emendamento, pongo ai voti quest'articolo 54.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(*È approvato.*)

Onorevole ministro, vuole che riprendiamo in esame l'articolo 34 che era rimasto sospeso?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sì.

PRESIDENTE. Allora, come la Camera sa, l'articolo 34 era rimasto sospeso. Ora Commissione e Governo avrebbero concordato questo emendamento:

Al primo comma sostituire il seguente:

« A parità di condizioni nelle gare internazionali deve preferirsi l'industria nazionale. Per le provviste di materiale, di cui all'articolo precedente, sarà accordata, con deliberazione del Consiglio d'amministrazione, una congrua protezione all'industria nazionale che però non potrà mai eccedere il cinque per cento sulle offerte dell'industria estera, accresciute delle spese di dogana e di trasporto al luogo di consegna ».

Il resto dell'articolo resterebbe come era.

PANIÈ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

PANIÈ. Con questa modificazione sarebbe risolto dunque il dubbio su cui io avevo provocato i chiarimenti del Governo, nel senso che la prima parte dell'articolo, quella cioè che precede l'aggiunta ora introdotta concerne tutte indistintamente le forniture, di qualunque industria.

DANEO, *relatore*. Tutte le forniture.

PANIÈ. Sta bene e mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Rimane allora così approvato l'articolo 34, nella nuova dizione.

Art. 55.

Salvo i diritti riservati ai sottufficiali del regio esercito e della regia armata, le assunzioni di nuovo personale sono fatte per pubblico concorso, eccettuate quelle del personale di fatica e avventizio.

(È approvato).

Art. 56.

Tutti gli addetti alle ferrovie esercitate dallo Stato, qualunque sia il loro grado ed ufficio, sono considerati pubblici ufficiali.

Senza pregiudizio dell'azione penale secondo le leggi vigenti, coloro che volontariamente abbandonano o non assumono l'ufficio o prestano l'opera propria in modo da interrompere o perturbare la continuità e

regolarità del servizio sono considerati come dimissionari e sono surrogati.

Può però il direttore generale, su parere favorevole del Consiglio di amministrazione, considerare le condizioni individuali e le personali responsabilità, applicare invece la sospensione dal servizio, la proroga del termine per l'aumento dello stipendio o della paga, o la degradazione.

Di questo articolo l'onorevole Pescetti propone la soppressione. L'onorevole Pescetti ha facoltà di parlare.

PESCETTI. Riprendo il discorso al punto a cui l'ho lasciato, e precisamente al pensiero dell'onorevole Lucchini. Io vi ricorderò ciò che egli disse quando si fece a criticare l'articolo 18 della legge del 1905.

« Ed io vi prego di riflettere sulla gravità di questo articolo, che è destinato a dare un profilo singolare alla dignità del diritto in Italia ed in questa alma Roma ».

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non è che la riproduzione testuale della legge vigente. Si tratta di cose già discusse.

PESCETTI. Ma, onorevole ministro, io ho già detto che l'articolo 18 della legge 1905 si poteva giustificare come un provvedimento preso nel momento della pubblica commozione in seguito allo sciopero generale dei ferrovieri.

Ed infatti l'unica difesa che si è fatta di questo articolo consiste appunto nel presentarlo come un provvedimento preso in un momento di tumulto e di preoccupazione.

Ora alla legge del 1905 si tratta di far seguire una legge, che, tanto per chiamarla con un nome, fu chiamata la legge dell'ordinamento definitivo.

Quindi ciò che era l'articolo 18, cioè un provvedimento che appariva di indole quasi transitoria, diverrebbe oggi un provvedimento della legge organica, un provvedimento organico, non più transitorio.

Qui sta l'importanza della cosa, ed un giurista come l'onorevole Gianturco non può disconoscerla.

L'articolo 18 della legge del 1905, che rivive in gran parte in questo articolo, dava a tutti i ferrovieri la qualifica di pubblici ufficiali.

Un collega, consigliere della Cassazione di Roma, disse che tale qualifica data a tutti gli addetti alle ferrovie costituisce

una aberrazione giuridica, perchè non solo in odio ai ferrovieri si applicano le pene del Codice penale, ma.. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio!

PESCETTI. Onorevoli colleghi, si tratta di una famiglia di 128 mila cittadini italiani, e voi dovete dire a loro ed al paese se li volete riconoscere in questa veste di pubblici ufficiali, che non risponde alla ragione giuridica e alla dignità del diritto.

Voi potete votare come credete, ma vi assumete una grande responsabilità di fronte alla dignità del diritto e di fronte alla coscienza libera dei ferrovieri. Ognuno avrà la responsabilità della soluzione che contribuirà a far prendere. (*Rumori*).

PRESIDENTE. Facciano silenzio!

PESCETTI. Diceva l'onorevole Lucchini che questa legge non poteva essere presentata altro che nel momento dell'ira, e che essa distrugge i più elementari diritti della giustizia. (*Rumori*).

Ed è bene ricordare che l'onorevole ministro di grazia e giustizia, come professore di Università e nei suoi trattati di diritto costituzionale, condivide l'idea che io sostengo, diguischè il mio pensiero è il pensiero di magistrati eminenti della Cassazione di Roma ed è il pensiero che il ministro di grazia e giustizia ha consegnato in tutti i suoi trattati di diritto costituzionale.

Badi la Camera all'importanza del problema che ora si deve risolvere.

Si aggiunga poi che la Cassazione di Roma, con un lungo lavoro di giurisprudenza, era arrivata ad una decisione organica e fondamentale che si deve alla penna dell'onorevole Lucchini, il quale fu estensore di una bellissima sentenza in proposito.

La Cassazione di Roma era arrivata a fissare lucido e netto il concetto del pubblico ufficiale, dicendo queste parole: « Per aversi il carattere di pubblico ufficiale occorre che chi ne è investito eserciti pubbliche funzioni, le quali non si riscontrano in chiunque compia un ufficio o servizio di pubblica amministrazione, ma solo in coloro che siano depositari di una parte della pubblica autorità ed in tale veste abbiano diritto ad emettere provvedimenti ».

Io m'appello a chiunque abbia ombra di studio di diritto, per domandargli se riconosce l'esattezza del concetto giuridico di questa formula.

Onorevole ministro, voi dovrete dare la qualità di pubblici ufficiali solo a coloro che avete investiti della pubblica autorità... (*Rumori da destra e dal centro*).

PRESIDENTE. Prego di far silenzio!

PESCETTI. Ma voi entrate in tutte le stazioni, entrate in tutte le officine ferroviarie, ed a quante persone, a quanti manuali trovate a trasportare materia da lavoro, a pulire ottoni e carrozze, voi date, per un sentimento di paura, per un sentimento di impotenza, il carattere di pubblico ufficiale. Quasi che in Italia non avessimo abbastanza pubblici ufficiali, quasi che non bastassero tutti i pubblici ufficiali dell'ordine giudiziario, tutti i pubblici ufficiali dell'ordine della polizia e via discorrendo, avremo un altro ordine di pubblici ufficiali: tutti gli spazzini delle stazioni, tutti i lavoratori delle officine, tutti i ripulitori degli ottoni! (*Si ride*).

Io non so quanto concorrerà a rassodare quella autorità, di cui voi siete teneri e di cui noi certo non siamo teneri, il ridicolo che imprimerete così alla sostanza ed alla dignità dell'ufficiale pubblico.

Quindi non confermate, ma sopprimete una formula così aberrante; se volete contenere il movimento collettivo dei ferrovieri, che potrebbe essere argomento di legittima preoccupazione per voi, studiate qualche altro provvedimento di carattere regolamentare ma non mantenete una norma che è stata condannata da eminenti magistrati.

Potrei continuare su questo argomento, (*No, no!*) ma esso è così semplice e di così facile intuizione, che a me basta di aver segnalato l'enormità della cosa innanzi al Parlamento nazionale.

E, se si fosse qui in numero tale da poter raccogliere firme sufficienti, io chiederei anche l'appello nominale, (*Rumori*) perchè attraverso gli atti parlamentari fossero mandati alla storia quei giureconsulti che ai ripulitori di ottoni e di bullette, hanno riconosciuto, per paura, per impotenza, una dignità di pubblico ufficiale che assolutamente non esiste. (*Commenti da destra e dal centro*).

DANEO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

DANEO, *relatore*. L'onorevole Pescetti ci ha regalato uno squarcio di eloquenza vivacissima, ma affatto fuori luogo (mi perdoni): capita così, alle volte, alla gente che si sveglia dopo un lungo sonno, e che svegliandosi, trova intorno a sé uno stato di cose che non conosceva. (*ilarità*).

L'onorevole Pescetti ha dormito più di due anni: perchè la questione fu già sollevata, discussa e risolta nella Camera.

L'appello nominale di cui egli parla e la relativa pubblicazione dei nomi di tutti que

giureconsulti, che egli tratta così male, furono già fatti di fronte a tutta Italia. Egli è quindi in arretrato di due anni, quando viene a proporre tutto questo, come minacciosa novità.

Ora, non credo che la stessa Camera che ha già votato, due anni fa, una disposizione analoga, quando non avevamo il piacere di avere qui l'onorevole Pescetti (ma quando parlarono in argomento gli onorevoli Turati, Ferri e non so quanti altri del suo settore) possa cambiare di parere oggi.

L'onorevole Pescetti non seguiva allora le discussioni parlamentari...

PESCETTI. Le conosco!

DANEO, *relatore*. In questa condizione, non mi sento di ripetere alla Camera argomenti che tutti hanno sentito. Ma, poichè egli ha tanto a cuore la sorte del proletariato, non usi argomenti che abbassano piuttosto gli spazzini che coloro i quali usano un altro strumento. (*Benissimo!*)

Spazzini, untori di ruote, pulitori, o macchinisti o capi treno o capi servizio, purchè facciano il loro dovere, devono essere uguali davanti alla pubblica considerazione; e da quei banchi non bisognerebbe mai venire a stabilire davanti al Parlamento certe classificazioni che certo non si farebbero in un pubblico comizio. (*Approvazioni*).

Quindi, senza fare di queste distinzioni basterà dire che quando la Camera ha già discusso, quando ha già dato a tutti gli agenti di ogni grado questa veste di pubblici ufficiali, la quale del resto era già stata data anche prima con parecchie sentenze della Corte di cassazione, il rifare oggi questa discussione sarebbe perfettamente inutile. Si tratta di un articolo che ha già avuto la sanzione del Parlamento e che ha avuto per iscopo di dare a questi agenti una larga protezione, ma anche una seria responsabilità. E siccome tanto lo spazzino quanto il macchinista possono essere in certe condizioni ugualmente necessari al movimento, così l'interruzione nel loro compito e la mancanza ai rispettivi obblighi debbono sottoporsi entrambi alla stessa sanzione. Io quindi non ho bisogno di aggiungere altre parole per giustificare quella che è già legge dello Stato ed è qui richiamata per sola opportunità d'argomento; la Camera non potrebbe rifiutare di approvarla senza sconfessare sè stessa.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pescetti.

PESCETTI. Devo fare una dichiarazione perchè l'onorevole relatore ne ha fatto quasi un argomento personale. Io non solo cono-

sco la discussione fatta, ma ho anche innanzi a me la legge e gli Atti parlamentari.

Voci. E allora?

PESCETTI. Allora non so capire come l'onorevole relatore non abbia voluto comprendere che quello che egli mi rimprovera io l'aveva già rilevato, facendo una sostanziale e fondamentale distinzione fra il carattere transitorio della legge del 1905, ed il carattere definitivo della legge che discutiamo.

Io, del resto, prendo atto con piacere di non aver sentito parlare fino a questo momento nè il ministro di grazia e giustizia nè quello dei lavori pubblici che è un altro giureconsulto; eppure su questo argomento la Camera avrebbe il diritto di essere illuminata da due cultori del diritto, l'uno dei quali è autore di un trattato ammiratissimo di diritto costituzionale, e l'altro ha pubblicato opere di diritto civile nelle quali si vedono tracce di un ingegno non comune.

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

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Pescetti mi ha predetto la mala ventura e cioè, che io andrò a finire nell'inferno dei reprobî della giurisprudenza; ed ha anche soggiunto che io e gli amici della Commissione passeremo alla storia come ignoranti per avere riprodotto questo articolo, che è già nella legge vigente. Io non ho di queste preoccupazioni, a dire il vero: (*Si ride*) credo esagerate le preoccupazioni tecniche per le quali si vuole affatto errata la legge del 22 aprile del 1905 e perchè quest'articolo ha una ragione di carattere sostanziale che tende a riaffermare il carattere di servizio pubblico nella azienda ferroviaria e questa ragione supera tutte le preoccupazioni tecniche. (*Interruzioni*).

Io non sapevo che l'onorevole Pescetti fosse così appassionato delle questioni giuridiche e del diritto costituzionale; egli ha scritto tante volte contro i grandi principî, ed ora, francamente, non so comprendere in questa discussione la sua focosa protesta contro noi eresiarchi del diritto penale. (*Bravo! Bene! — Commenti*). Del resto io debbo dimostrarvi che la sua proposta di soppressione è perfettamente inutile.

PESCETTI. Perchè?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Perchè con ciò non si abolirebbe la legge anteriore.

Supponiamo che sia approvata la sua proposta di soppressione dell'articolo 57; crede lei che, con ciò verrebbe soppressa

la legge vigente? Se ella avesse voluto, sull'altare dei sommi principii, fare una proposta efficace, avrebbe dovuto farla proponendo altri articoli che aprissero nuovi orizzonti al diritto penale; allora noi, abbagliati dal sole dell'avvenire, avremmo potuto lasciarci trascinare dalla sua eloquenza; ma in questa condizione di cose lasci l'articolo quale è stato proposto.

ORLANDO V. E., *ministro di grazia e giustizia*. Chiedo di parlare.

Voci. Ma che! No! no! Ai voti!

ORLANDO V. E., *ministro di grazia e giustizia*. Allora vi rinunzio.

PRESIDENTE. Dunque di questo articolo 56 l'onorevole Pescetti propone la soppressione. Naturalmente coloro che approvano la soppressione proposta dall'onorevole Pescetti voteranno contro l'articolo.

Pongo quindi a partito l'articolo come è stato proposto dalla Commissione.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

S'intende quindi respinta la proposta di soppressione fatta dall'onorevole Pescetti.

Art. 57.

Contro gli atti e i provvedimenti definitivi riguardanti il personale è ammesso da parte degli interessati il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato, a termini dell'articolo 24 della legge 2 giugno 1889, n. 6166 (serie 3^a).

In quanto ai provvedimenti di carattere disciplinare, tale ricorso è ammesso nei casi di proroga del termine per l'aumento dello stipendio o della paga, di degradazione e di destituzione.

Il ricorso è proponibile entro sessanta giorni dalla inserzione dell'atto o del provvedimento negli ordini generali che sono pubblicati dall'Amministrazione.

L'onorevole Pantano in sostituzione di questo articolo propone una serie di emendamenti e di articoli aggiuntivi, dei quali do lettura:

Sostituire i seguenti articoli:

Il personale dell'amministrazione ferroviaria di Stato è diviso in categorie da destinarsi con regolamento.

Per il personale di ogni categoria, escluso quello direttivo, è costituito un Consiglio i cui membri sono eletti rispettivamente fra il personale stabile nel numero di uno per ogni compartimento e uno per la direzione generale.

Il personale avventizio e quello in prova non prende parte alle elezioni.

Le elezioni sono fatte con voto segreto, secondo norme da stabilirsi nel regolamento.

I membri di ciascun Consiglio nominano nel loro seno il presidente. Il segretario, da scegliersi fra il personale stabile, è nominato dal Consiglio e scade trascorso il triennio di vita del Consiglio.

I presidenti dei vari Consigli costituiscono il Consiglio generale. I membri del Consiglio generale nominano nel loro seno il presidente.

I Consigli si rinnovano ogni triennio ed i loro membri possono essere rieletti.

Art. 57-a.

È obbligatorio l'arbitrato nelle controversie fra il personale e l'amministrazione ferroviaria di Stato nelle quali si faccia questione di un diritto assicurato dalla legge, dal regolamento sul personale e dei regolamenti e norme di servizio, fatta eccezione delle controversie, la cui risoluzione è di competenza dei comitati amministrativi degli Istituti di previdenza e di quelle relative all'applicazione di una punizione disciplinare inferiore alla sospensione punitiva di giorni dieci senza traslocamento.

Le controversie sono decise inappellabilmente da un Collegio arbitrale del personale ferroviario istituito presso la sede della direzione generale.

Art. 57-b.

Per la costituzione del Collegio arbitrale del personale ferroviario, si applicano le seguenti norme:

Cinque delegati dell'Amministrazione delle strade ferrate dello Stato e cinque delegati nominati dal Consiglio generale del personale, di cui all'articolo 58 e scelti nel seno del Consiglio stesso o fuori ma fra il personale, si adunano ed eleggono ad unanimità dei voti il presidente e il vicepresidente del Collegio fra persone estranee all'Amministrazione ferroviaria ed al personale.

Ove l'adunanza non si trovi unanime sulla scelta, questa sarà fatta dal presidente della Camera dei deputati.

Il presidente e il vice presidente durano in carica tre anni e alla scadenza possono essere rieletti.

Il vicepresidente partecipa alle adunanze del collegio arbitrale soltanto nel caso che il presidente sia assente od impedito.

Avvenuta la nomina del presidente e del vicepresidente, il Collegio arbitrale, sotto la presidenza di quello, con l'intervento dei dieci delegati di cui al primo comma del presente articolo, procede a maggioranza di voti alla nomina del segretario e del vice segretario, scegliendoli fra il personale stabile dei primi sei gradi.

Tanto l'Amministrazione delle strade ferrate, quanto il Consiglio generale, facendo la scelta dei delegati, designano rispettivamente due supplenti.

Art. 57-c.

Per le controversie di carattere generale, cioè riferentisi a tutto o a gran parte del personale, il Collegio arbitrale è composto del presidente e dei dieci delegati di cui nel primo comma dell'articolo precedente.

Per le controversie di carattere singolo che interessino il personale non direttivo di una sola categoria, il Collegio arbitrale è composto del presidente, di due delegati dell'Amministrazione delle strade ferrate e di due delegati scelti dal Consiglio della predetta categoria nel suo seno o fuori, ma fra il personale di essa: colla designazione dei delegati si farà rispettivamente la designazione di due supplenti.

Per le controversie di carattere singolo che interessino il personale non direttivo di più categorie, il Collegio arbitrale è composto del presidente, del più anziano dei due delegati, di cui nel precedente comma, del Consiglio di ciascuna categoria interessata e di un numero di delegati dell'Amministrazione delle strade ferrate pari a quello dei delegati del personale.

Quanto al personale direttivo:

a) per le controversie di carattere singolo che interessino quello di una sola categoria, il Collegio arbitrale è composto del presidente, di due delegati dell'Amministrazione delle strade ferrate e di due delegati scelti nel suo seno dal personale della categoria interessata: colla designazione dei delegati si farà rispettivamente anche la designazione di due supplenti;

b) per le controversie di carattere singolo che interessino il personale di più categorie, il Collegio arbitrale è composto del presidente, del più anziano dei due delegati, di cui alla lettera a), di ciascuna categoria e di un numero di delegati dell'Amministrazione delle strade ferrate pari a quello del personale.

I delegati e i supplenti, il segretario e il vice segretario del Collegio arbitrale du-

rano in carica tre anni; alla scadenza possono essere rieletti, e la loro rinnovazione coinciderà colla rinnovazione della nomina del presidente.

Art. 57-d.

Con regio decreto promosso dal ministro dei lavori pubblici sarà stabilito:

a) lo stipendio da assegnarsi al presidente ed al vice presidente del Collegio arbitrale ove essi non percepiscano già stipendio governativo;

b) la diaria da assegnarsi ad essi, se già hanno stipendio governativo, ed ai delegati dell'Amministrazione delle strade ferrate e del personale, pel caso che non abbiano la loro dimora nella sede del Collegio arbitrale.

Un regolamento provvisorio da approvarsi con decreto del ministro dei lavori pubblici provvederà alla prima formazione ed alla procedura del Collegio arbitrale.

Pel regolamento definitivo che dovrà approvarsi per decreto reale su proposta del ministro predetto sarà sentito il parere del Collegio arbitrale di cui all'articolo 58-a.

Art. 57-e.

Il ricorso al Collegio arbitrale può essere individuale o collettivo, ed è irricevibile prima che sia trascorso il termine di trenta giorni dalla presentazione del reclamo in via amministrativa, e dopo due mesi dalla comunicazione ufficiale della risposta.

Il ricorso non sospende l'esecuzione del provvedimento impugnato.

Il ricorrente può presentare memoriali e indicare testimoni; può intervenire personalmente alle sedute del Collegio e farvisi assistere da altro agente della stessa categoria.

Il Collegio arbitrale può citare testimoni, domandare schiarimenti e notizie ed esigere la comunicazione di atti e documenti.

Ogni controversia che riflette una questione di massima già risolta dal Collegio arbitrale è improponibile finchè non sia trascorso il triennio di vita del Collegio stesso, salvo il caso di modificazione della legge, dei regolamenti e delle norme di servizio.

Art. 57-f.

I ricorsi del personale direttivo sono presentati al Collegio arbitrale direttamente dagli interessati.

Gli altri ricorsi del personale debbono essere presentati dal rispettivo Consiglio, tranne quelli contro il provvedimento di-

sciplinare della degradazione e della destituzione, i quali possono essere presentati al Collegio anche direttamente dagli agenti interessati.

Se il ricorso riguarda agenti di più categorie esso deve essere presentato dal Consiglio generale del personale.

Prima di presentare i ricorsi possono i Consigli speciali ed il Consiglio generale domandare all'Amministrazione chiarimenti ed informazioni.

L'onorevole Pantano ha facoltà di parlare per svolgere i suoi emendamenti.

PANTANO. Il mio emendamento per ciò che riguarda il modo con cui l'arbitrato obbligatorio, a tutela dei diritti acquisiti per legge e per regolamento dal personale, dovrebbe svolgersi, si illustra da sè.

Dirò soltanto poche parole sul concetto fondamentale dell'arbitrato, poichè, in sede di discussione generale, ebbi a svolgere largamente il pensiero, che guidò i suoi proponenti, che furono uomini di Governo, e uomini parlamentari di ogni parte della Camera.

L'onorevole ministro, portando alle ultime sue conseguenze il concetto per cui, affermandosi il carattere di servizio pubblico dell'azienda di Stato, si conferiva agli agenti ferroviari, per evidente necessità di tutela sociale, la veste di pubblici ufficiali, è venuto a negare, nella rigidità delle sue deduzioni, ogni legittimità alla proposta dell'arbitrato.

Ma, dimenticando forse questa sua rigida concezione, qua e là, nei suoi brillanti discorsi, ha accennato più volte all'indole industriale dell'azienda ferroviaria, che richiede speciali provvidenze e temperamenti, come fece parlando dei membri elettivi del Consiglio di amministrazione, per legittimare il loro carattere transeunte di funzionari pubblici, di consiglieri di Stato.

E nella sua risposta dimenticò altresì spiegarmi perchè, malgrado questo *jus imperii*, interpretato in modo così rigido ed assoluto, esistano Consigli di disciplina e Commissioni di avanzamento, scelti, fra le varie categorie degli impiegati dello Stato, nel seno stesso del personale, e di dirmi se la stessa Quarta Sezione del Consiglio di Stato non costituisca una parziale deroga al *jus imperii*.

Vi ha di più; se, si deve ammettere come rigidamente indiscutibile il carattere di pubblici ufficiali negli impiegati ferroviari,

spetta ad essi di pieno diritto il ricorso alla Quarta Sezione del Consiglio di Stato?

Poichè egli ha sentito la necessità di conferire ad essi con apposito articolo questo diritto, ciò vuol dire che riconosceva implicitamente la loro condizione speciale, da non confondersi *sic et simpliciter* con quella di tutti gli altri impiegati dello Stato.

Si tratta adunque di condizioni speciali, che richiedono provvedimenti speciali. Chi non ricorda la giurisdizione speciale istituita per i ricorsi degli emigranti?

Mi si dirà forse dall'onorevole ministro che il carattere di urgenza rendeva necessario per gli emigranti una giurisdizione rapida e facile. Infatti i piati degli emigranti, che hanno subito una ingiustizia, si trascinano innanzi alla giurisdizione arbitrale, abbastanza lungamente, come dinanzi al magistrato.

Si tratta, invece, di questo, onorevole ministro; si tratta che l'immensa massa degli emigranti e dei ferroviari è tutta un proletariato in condizioni economiche, intellettuali e morali tali che non può usufruire nè del magistrato ordinario nè della Quarta Sezione. Occorre, invece, mettere la giustizia alla portata anche dei più miseri.

Si obietta altresì che la giustizia amministrativa è accessibile a tutti i ferroviari, anche ai più miseri: basta una semplice domanda in carta libera fatta al capo dello Stato, perchè sia provocato il parere del Consiglio di Stato.

L'onorevole ministro ha poi aggiunto che le decisioni del Consiglio di Stato fanno norma per i casi identici, ma ha dimenticato di aggiungere che sia che si tratti del Consiglio di Stato, sia della Quarta Sezione, anche dato un giudizio favorevole ad un ferroviere, esso non si applica di diritto ai casi identici, ma obbliga ciascun ferroviere individualmente a battere la stessa via per avere la stessa giustizia; ciò che è semplicemente improbo ed irrealizzabile. E forse tutti i casi sono identici? Ogni caso non ha in sè un'impronta speciale, qualche cosa, che rende difficile o impossibile questa completa somiglianza? Ed è presumibile che l'Amministrazione prenda come norma le deliberazioni del Consiglio di Stato?

Le amministrazioni italiane non hanno purtroppo queste tradizioni; esse si ribellano talvolta contro le decisioni del Consiglio di Stato, e davanti ad esso tornano più volte, o trascinano a lungo l'applicazione di quelle deliberazioni.

Infine, su tutti i piati collettivi, su tutte

le questioni, che riguardano complessivamente le varie categorie del personale, resteranno senza difesa, poichè su di essi non può pronunziarsi la Quarta Sezione.

Per queste ragioni l'arbitrato obbligatorio si affaccia come sana e prudente tutela dei diritti acquisiti dal proletariato ferroviario; tutela studiata con la massima cura non soltanto dai sovversivi di questa parte della Camera, ma da ministri, che la proposero primi, a tutti gli altri, che la propugnarono poi: dall'onorevole Lacava all'onorevole Ferraris, dall'onorevole Fortis, che la portò innanzi alla Camera col disegno di legge, che fu poi la legge del 2 aprile 1905, a tutti coloro, i quali, da ogni parte della Camera, furono con noi consenzienti, senza che mai turbasse la loro coscienza giuridica questo *jus imperii*, campato in aria, come qualche cosa di astratto, al di sopra e al di fuori della società, che continuamente si evolve e modifica i rapporti tra lo Stato e gli individui.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, con la tenacia che gli è propria, che alcune volte forma il suo elogio, altre volte la sua debolezza, trincerandosi nel suo concetto rigido ed assoluto, e respingendo l'arbitrato come lesivo del buon andamento del servizio pubblico, mentre d'altra parte ha provveduto a stringere i freni contro la eventuale possibilità di scioperi, non ha considerato che, lasciando il personale relativamente indifeso contro gli eventuali favoritismi ed abusi, contro tutte le piccole inevitabili miserie burocratiche, i piccoli soprusi, i colpi di spillo, che sono ancora più dolorosi delle acerbe ferite; non ha considerato, ripeto, che così facendo egli lascia aperto il campo al sorgere e al moltiplicarsi di incresciosi dissidi, e di infinite querele, che portano in sè i germi di maggiori contese e di irresistibili ribellioni.

Ma, constatata questa condizione di cose, che cosa è possibile di fare?

È sperabile che la Camera, sollevandosi per un momento al disopra delle considerazioni speciali, che, purtroppo, ne subordinano in certo modo l'azione all'ambiente parlamentare, alle combinazioni di Governo, ai riguardi personali, è sperabile, ripeto, che la Camera, sorpassando con visione più larga il pensiero dell'onorevole ministro, approvi il mio emendamento. Voglio augurarmelo, ma purtroppo con malinconica speranza.

Mancherà in questa legge, onorevole Gianturco, quella nota geniale, che accom-

pagnò il disegno di legge del 22 aprile 1905 temperando in parte la troppo rigida interpretazione del *jus imperii*.

Questa nota geniale manca oggi al disegno di legge definitivo dell'azienda di Stato; a quel disegno definitivo, a cui era stata rimessa dall'Assemblea la decisione di così importante gestione. È un errore, e sarà rimpianto.

Per fortuna, mentre i contratti con le Compagnie private vincolarono il paese ed il Parlamento per un lungo periodo di anni in modo irrimediabile, l'esercizio di Stato ha ridato al Paese ed al Parlamento il dominio di sè stesso. Gli errori legislativi possono essere facilmente corretti; epperò, se il mio emendamento subirà oggi una disfatta, mi resterà il conforto che in tempo non lontano la disfatta potrà tramutarsi in vittoria.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pescetti.

PESCETTI. Onorevoli colleghi, permetterete che anche su questo argomento dica una parola, e per due ragioni. In primo luogo perchè non son io che parlo, ma tutti gli uomini, che in questa Camera hanno le mie idee, per la bocca mia. In secondo luogo, prendo a parlare anche su questo articolo, perchè le sue norme si sono volute giustificare per un atteggiamento del personale ferroviario.

Creare un organo di giustizia, creare un tribunale arbitrale per i ferrovieri, non vuol dire arrivare alle conseguenze, alle quali dice si arrivi nella sua relazione l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

L'argomentazione dell'onorevole ministro è giuridicamente errata; e non so se anche questa volta, nelle tenebre di una argomentazione difficile, vorrà invocare i raggi del sole dell'avvenire.

L'argomento è gravissimo, perchè si tratta di creare, come diceva, un tribunale, che renda la giustizia a questa famiglia così numerosa, mentre attende al disimpegno del pubblico servizio.

Dice l'onorevole ministro nella sua relazione:

« Il concetto di organizzare appositi collegi arbitrali per derimere le divergenze fra il personale e l'Amministrazione non è stato accolto, poichè il rapporto giuridico fra lo Stato ed i suoi funzionari ed agenti è rapporto di diritto pubblico, non di contratto; sicchè affatto inammissibile si ravvisa il concetto dell'arbitrato, così rispetto alle domande dei ferrovieri, come rispetto a

quelle di qualsiasi altro ordine di impiegate dello Stato ».

Queste formule così semplici, che hanno tutto il lenocinio delle cose semplici, l'onorevole Gianturco l'adopera, sicuro della potenza del suo ingegno. Ma non è possibile che queste formule le adoperi con piena sicurezza, quando nel gabinetto ci sono gli onorevoli Lacava e Rava, che la pensano come noi, quando in questa Camera ci sono altri nomi eminenti, come l'onorevole Tedesco, che presentò il disegno di legge, di cui fu relatore l'onorevole Pantano, ed altri che della Commissione di quel disegno di legge facevano parte, come Tecchio, Chiappuso, Romanin-Jacur, Luzzatti e Majorana, che hanno uguale opinione.

Ora può l'onorevole Gianturco, con una semplice frase, distruggere quello, che fu pensiero di tanti uomini eminenti? Quale fiducia si può avere negli uomini pubblici d'Italia, quando con tanta facilità si distrugge quello, che altri con tanta abilità al paese hanno presentato? È evidente che l'argomento è gravissimo; e con noi è la maggioranza del Governo. L'onorevole Gianturco è isolato (*Ilarietà*); e questo è un'argomento potentissimo della nostra opposizione.

Ma vi dicevo che l'argomento è gravissimo. Il ragionamento del ministro è sbagliato, perchè muove dal non saper separare nettamente il concetto, che fa capo all'arbitrato obbligatorio, dal concetto, che fa capo ai tribunali ed alle Commissioni arbitrali.

In Italia pare che quello, che il ministro scrive nella relazione, non si possa poi nè dire nè scrivere nell'aula parlamentare e nel gabinetto dei ministri; poichè quello, che il ministro ha scritto, nessuno ha pensato di affermarlo in quelle adunanze, degne di ogni considerazione, che sono il Consiglio superiore del lavoro, dove uomini di tanta autorità e competenza discutono il grave problema che i ferrovieri possano essere sottoposti al regime dell'arbitrato obbligatorio.

Questo regime è una cosa affatto diversa dal tribunale arbitrale. Il regime dell'arbitrato obbligatorio è stato immaginato in Francia; ma si può dire che non funziona che in Australia, dove la massa operaia organizzata esercita una influenza preponderante sul congegno politico. È vero che si è fatta confusione, ed è vero che neppure in Francia questo sistema ha attecchito, sebbene Millerand lo volesse ap-

poggiare sopra i sindacati riconosciuti dalla legge.

È evidente quindi che la questione dell'arbitrato obbligatorio è grave, perchè involge questioni di diritto pubblico, e perchè si tratta di vedere se, al di fuori del Parlamento e di ogni altro congegno di Stato, possa una Commissione od un tribunale creare leggi nuove, che determinino i rapporti fra capitale e lavoro. E si comprende come, sino a che lo Stato non sia riuscito a dare alle organizzazioni dei lavoratori, non solo una forza economica e professionale, ma una forza politica, non si arriverà a quello a cui sono arrivati in Australia. (*Interruzioni*).

Ci sono certamente difficoltà gravi da superare, e questo dimostra che l'attuazione dell'arbitrato obbligatorio è una questione, che può essere discussa, e che forse non è ancora matura per essere presentata al Parlamento.

Abbiamo tuttavia gli splendidi studi del direttore dell'Ufficio del lavoro, da cui risulta che non bisogna arrestarsi al concetto di un rapporto di diritto pubblico o di altre funzioni di Stato, ma bisogna entrare in tutt'altro concetto.

Ed allora non comprendo come l'onorevole Gianturco abbia adoperato quella frase della sua relazione.

I tribunali arbitrali ormai sono un fatto già esistente, sotto alcuni aspetti, come ha rilevato l'onorevole Pantano, anche in Italia. Il tribunale arbitrale non è che un perfezionamento della giustizia, destinato ad eliminare gli attriti e le questioni ed a portare il riparo immediato a coloro, che soffrono ingiustizie.

Non è dunque una violazione del diritto pubblico, ma una integrazione di esso, imperocchè non decide su nuovi rapporti, non crea nuovi diritti e nuovi obblighi, non fa che riconoscere le violazioni, che possono essere state commesse di quei diritti che le leggi ed i regolamenti hanno stabilito. È la stessa facoltà, che già riconoscete nei giurati.

Non è questo un intervento del cittadino, che integra la funzione della giustizia?

Perchè dunque non volete creare questo tribunale arbitrale, che avete già creato in altri campi, specialmente nel campo industriale e commerciale, mentre qui ci troviamo ugualmente in materia commerciale?

Infatti l'azienda ferroriaria è una azien-

da commerciale, a cui appunto perciò abbiamo cercato di dare l'autonomia, perchè potesse adattarsi alle condizioni della economia pubblica. (*Interruzioni — Conversazioni*).

Si tratta di questioni tecniche, e occorre avere in esse il senso della vita pratica, e le molte cognizioni tecniche che la vita reale richiede, e per le quali qualunque magistrato dovrebbe rimettersi al giudizio di un tecnico.

Voi dovete dare ai ferrovieri una giustizia viva, pronta, simpatica, che derivi la sua ragione di rispetto piuttosto dal consenso universale che dalla imposizione di formule.

Queste Commissioni arbitrarie debbono essere create come strumento necessario ad integrare anche in Italia le funzioni del diritto, come lo hanno integrato in altri paesi. Quindi mi associo alle conclusioni del collega Pantano, che già furono condivise anche da uomini di Governo. Quando in Parlamento si disse che la famiglia dei ferrovieri era contraria all'arbitrato, si disse cosa non esatta: ed è anzi bene chiarire lo stato vero della questione.

Quando venne il disegno dell'onorevole Pantano, i ferrovieri riuniti, nel 1905, nel loro congresso, non respinsero la proposta degli onorevoli Rava, Tedesco e Luzzatti, ma dissero semplicemente: poichè non ci avete chiamati a preparare, come già fece il compianto Zanardelli, il regolamento e la legge, perciò insistiamo nella pregiudiziale anche circa la creazione del nuovo organo di giustizia. Fu dunque una pregiudiziale, determinata da idee, che allora generavano confusione intorno allo stesso arbitrato obbligatorio.

Nè noi, onorevole Gianturco, vogliamo salvarci sotto la formula speciale del contratto di impiego interceduto tra Stato e funzionari; perchè questo contratto di impiego, in quanto non lo si disconosca nella sua essenza, non è menomamente in contrasto col nuovo congegno. Voi volete decidere tutto dall'alto, epperò non volete questa giustizia, in cui non entrerebbero elementi solo dell'alto, ma anche del basso personale. Perchè la Camera veda l'importanza della cosa, e senta quale è la giustizia, che si consente ai ferrovieri, le metterò dinanzi l'odierno sistema che rappresenta l'assurdo. Cinque sono le punizioni, che oggi si hanno nei regolamenti: riprensione, sospensione, degradazione, rimozione

e destituzione. Ma come vengono applicate queste punizioni?

Un Comitato dà il suo parere sopra le mancanze; il Consiglio di disciplina decide: e poi si comunica la decisione al ferroviere colpito, che ha trenta giorni per ricorrere.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Prima di qualunque punizione è sempre interrogato!

PESCETTI. È evidente; non si può condannare nessuno senza udirlo!

Ora l'enormità del trattamento dei ferrovieri consiste in questo: che il Comitato informa il Consiglio di disciplina, il Consiglio di disciplina pronunzia, e il ferroviere non ha che un rimedio irrisorio.

Lo dichiarano irrisorio tutti i 120 mila ferrovieri italiani, che protestano contro questi congegni di denegata giustizia. (*Rumori*). Se si vuol fare giustizia, si costituisca un secondo giudizio, e lo si affidi ad un organo diverso dal primo. Ora questo tribunale arbitrale sarebbe realmente un tribunale, che, con la partecipazione degli elementi elettivi, darebbe la garanzia di una vera giustizia.

Voglio dunque sperare, onorevoli colleghi, che questa proposta dell'onorevole Pantano, che è la stessa proposta degli onorevoli Lacava, Luzzatti, Rava, sarà approvata da voi, perchè tutto il mondo dei lavoratori vi guarda. (*Rumori*). Questa contraddizione, espressa nella formula propugnata, sia pure con eloquenza e con dottrina dall'onorevole Gianturco, crea una istituzione che manca di dignità civile. (*Rumori — Bene! Bravo! all'estrema sinistra*).

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non ripeterò gli argomenti, che ho già largamente addotti nella discussione generale, per respingere la proposta dell'arbitrato obbligatorio; ma per un dovere di cortesia verso l'onorevole Pantano devo dare risposta ad alcuni argomenti nuovi, che egli è venuto svolgendo in questa discussione.

Incomincio con notare che l'onorevole Pantano cogli articoli aggiuntivi, da lui presentati, si limiterebbe ad istituire l'arbitrato obbligatorio, a tutela di un diritto assicurato dalle leggi o dal regolamento sul personale. Ora l'onorevole Pantano mi permetterà di dirgli che l'arbitrato limitato a decidere cioè delle vertenze di diritti, fondati sulla legge e sul regolamento

è perfettamente inutile. E glielo dimostrerò subito.

L'arbitrato è stato largamente discusso, come dirò tra poco, ed è venuto in gran sospetto dei lavoratori, per le questioni di carattere collettivo, le quali trovavano la loro radice in interessi del personale, che si credevano vulnerati dall'azione, negativa o positiva, della pubblica amministrazione.

Ma quando l'arbitrato debba essere contenuto nei limiti angusti che l'onorevole Pantano vuole assegnargli, io dico: ma crede ella sul serio, onorevole Pantano, che sia tutela più efficace quella di dieci magistrati improvvisati, che non hanno nessuna cognizione di diritto, e non offrono nessuna garanzia, fuori della loro elezione, anzichè uomini adusati alle controversie più gravi, che hanno acquistato larga esperienza nel giudicare, che sono scelti con le norme e con le garanzie delle leggi costituzionali dello Stato? Non capisco perchè debba ispirare maggior fiducia ai ferrovieri l'essere giudicati da cinque giudici eletti da loro con cinque, che sarebbero nominati dallo Stato, anzichè da sette dei magistrati insigni, che compongono la Quarta Sezione del Consiglio di Stato.

PANTANO. E presso ai quali non possono arrivare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. E ai quali sono arrivati molto facilmente, come le dimostrerò.

L'onorevole Pantano sa che l'arbitrato obbligatorio è stato tentato in Francia dal Millerand in una forma molto più larga e che non è stato accolto.

L'onorevole Pescetti, non so come, ha creduto che io sia in minoranza nel Ministero, e che i miei colleghi siano di contrario avviso rispetto all'arbitrato obbligatorio. Non ho bisogno di parlare a lungo intorno a un dissenso che non esiste.

Ci sono altre ragioni e altri moventi in alcune proposte anteriori, a cui cooperò qualcuno dei miei colleghi; ed egli, che cerca la discordia in casa altrui, potrebbe cercarla accanto a sè, perchè, quando altra volta fu discussa la questione dell'arbitrato obbligatorio, gli onorevoli Nofri e Colajanni si mostrarono recisamente contrari all'arbitrato obbligatorio, così concepito.

PESCETTI. No! no!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Recisamente contrari! E debbo ag-

giungere che si dichiararono contrari anche perchè l'arbitrato è soggetto al proletariato in parecchi Stati.

PESCETTI. Ma non l'arbitrato obbligatorio!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi rallegro di questa interruzione dell'onorevole Pescetti, in quanto dimostra che vi è discordia tra lui e l'onorevole Pantano.

PESCETTI. No! no!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, sì; perchè l'onorevole Pantano vuole l'arbitrato facoltativo, e l'onorevole Pescetti vuole l'arbitrato obbligatorio.

Non vada dunque cercando la discordia in casa altrui, quando l'ha in casa propria. (*Si ride*).

L'onorevole Pantano si doleva che non avessi dato risposta ad una sua proposta, che si fonderebbe sopra una legislazione molto lontana da noi, quella della Nuova Zelanda; ma anche là c'è da discutere se l'arbitrato funzioni bene. Noi siamo amanti di tutte le novità e di tutte le importazioni: ma, senza bisogno di cercare tanto lontano, l'onorevole Pantano ha osservato, che noi abbiamo già nella nostra legislazione i Consigli di disciplina, la Commissione di avanzamento, le Commissioni chiamate a giudicare tra gli emigranti e i vettori e gli agenti di emigrazione. Ma l'onorevole Pantano è caduto in un gravissimo equivoco, perchè la Commissione di avanzamento e il Consiglio di disciplina non sono Commissioni arbitrali. Non è che gli ufficiali, i quali aspirino ad una promozione, abbiano diritto di nominare alcuni arbitri che sostengano le loro ragioni, e lo Stato abbia diritto nominarne altri e che secondo le decisioni di cotesti Consigli possano essere fatte le promozioni. L'onorevole Pantano sa che quelli sono organi interni della pubblica amministrazione, non sono Commissioni arbitrali. Quindi altro è dire allo Stato: giovateli dell'opera illuminata di persone e di Commissioni, altro è dire allo Stato: mettetevi alla pari con i vostri funzionari, litigate con essi a tu per tu, fate che il rapporto d'impiego diventi meramente contrattuale, ed andate innanzi ad un collegio arbitrale, che assumerà, anonimo e collettivo quale è, la responsabilità dei provvedimenti, responsabilità che deve assolutamente rimanere al Governo.

Nè, così dicendo, sono menomamente in contraddizione con me medesimo, per aver

proposto, con la legge del 12 luglio 1906, di ammettere il ricorso alla Quarta Sezione.

Quel ricorso è concesso a tutti gli impiegati dello Stato; non si capisce come i ferrovieri, che hanno lungamente lottato per divenire funzionari di Stato, ora che sono diventati tali non si appaghino di quella giustizia amministrativa, che è data a tutti gli impiegati dello Stato. (*Approvazioni*).

Si dice: ma perchè avete sentito il bisogno di una legge che dichiarasse ammissibile il ricorso? Ne abbiamo lungamente discusso con l'onorevole Turati, che allora pronunziò uno dei suoi discorsi più efficaci: il perchè, consiste in ciò, che costituita l'azienda autonoma, poteva ragionevolmente presentarsi il dubbio che non fosse ammesso il ricorso alla Quarta Sezione; e appunto per rimuovere tale dubbio fu opportuna la legge 12 luglio 1906, che ammise espressamente e disciplinò il ricorso alla Quarta Sezione.

Queste decisioni della Quarta Sezione, secondo l'onorevole Pescetti, di regola non sono rispettate dall'autorità amministrativa.

Non faccia all'autorità amministrativa un'accusa, che non merita. L'amministrazione pubblica (e non parlo solo del Ministero, che mi onoro di dirigere, ma di tutte le amministrazioni di Stato) si è fatta sempre un dovere di eseguire, con la maggiore sollecitudine le decisioni della Quarta Sezione.

Del resto, a che avrebbe giovato opporsi a quelle decisioni?

Ella sa che nel regolamento per l'esecuzione della legge sul Consiglio di Stato, è stabilita, fra l'altro, anche una procedura speciale per l'esecuzione di quelle decisioni, nel caso che l'amministrazione pubblica non vi ottemperi sollecitamente; di guisa che sarebbe inutile ogni resistenza.

Debbo poi aggiungere che la giustizia amministrata dalla Quarta Sezione, è si può dire, quasi popolare, cioè alla portata di tutti, perchè sollecita e meno dispendiosa di quella dei Tribunali.

L'onorevole Pescetti voleva una giustizia simpatica. Per verità non conosco giustizie simpatiche; conosco giustizie oneste, sollecite e rette.

Ebbene, quella è una giustizia, cui tutti possono facilmente accedere.

PESCETTI. Spendendo centinaia di lire.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. E quando non si volesse o po-

tesse udire la Quarta Sezione un'altra via ha offerto la legislazione italiana, la quale è la più larga in materia di ricorsi amministrativi; invece del ricorso contenzioso innanzi alla Quarta Sezione, si ammette il ricorso straordinario al Re, il quale pronunzia, udito il parere del Consiglio di Stato, in adunanza generale. E questo ricorso non costa che un foglio di carta bollata da una lira e venti.

Anzi anche i ricorsi in contravvenzione vengono esaminati come denunce.

PESCETTI. Che efficacia hanno?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Quei decreti hanno la medesima efficacia delle decisioni della Quarta Sezione: Non infrequenti sono i casi, in cui provvedimenti di ministri sono stati annullati con simile procedimento. Perchè la legislazione nostra è fondata su questo presupposto, che i ministri agiscano nel desiderio di far ragione al buon diritto, e che, quando un errore venga accertato, gli stessi ministri siano chiamati a correggerli, come si pratica dai magistrati con l'istituto della revisione.

Queste cose dico, perchè la condizione dei ferrovieri si è fatta per questo rispetto uguale, e si andrà sempre più avvicinando a quella degli altri funzionari dello Stato. Non so come (veramente molto male a proposito) l'onorevole Pescetti sia venuto a dire che sia iniqua la condizione dei ferrovieri, soltanto perchè, dopo essere stati interrogati e chiamati a dare le loro discolpe, — ed all'uopo è istituito uno speciale Comitato, il quale indaga sull'esistenza delle colpe addebitate all'imputato — il Consiglio di amministrazione, e non un altro e diverso Consesso, sia chiamato a decidere nei casi più gravi. Oh, abominazione delle abominazioni!

Ma mi sia lecito domandare: quale altra garanzia è data a tutti gli altri impiegati dello Stato? In quasi tutti i Ministeri vi è un Comitato del personale: anzi, le maggiori garanzie di revisione, date ai ferrovieri, non sono date agli altri funzionari; ed a nessuno è venuto mai in mente di dire che fosse iniqua la condizione degli altri funzionari. Nè mi posso acconciare ad ammettere che si debba fare una condizione speciale ai ferrovieri, perchè rappresentano il proletariato. Ma non vi sono purtroppo nelle altre amministrazioni dello Stato funzionari in condizioni assai più difficili dei

ferrovieri? E tuttavia nessuno chiede che sia creato per loro un foro speciale, nè che sia creato un arbitrato obbligatorio, e che i rapporti di diritto pubblico siano convertiti in rapporti di diritto privato.

Ripeto che non ho nessuna antipatia per l'arbitrato, perchè, come ho altra volta detto, nel regolamento, che disciplini i rapporti fra il personale delle ferrovie concesse all'industria privata e le Società esercenti, non ho esitato a riconoscere che quella Commissione possa funzionare da Collegio arbitrale; là si tratta di rapporti di diritto privato, e la loro tutela non è la Quarta Sezione, sono i tribunali ordinari; niente vieta adunque che le vertenze siano risolte da una Commissione arbitrale.

Nel regolamento suaccennato si è anzi autorizzata la Commissione a funzionare altresì come Commissione d'inchiesta, per potere aprire talora la via a componimenti, a cui in alcuni Stati (che non ammettono, l'arbitrato nè obbligatorio, nè facoltativo, ma ammettono le Commissioni d'inchiesta) è stato possibile addivenire, appunto per interposizione di persone autorevoli e concilianti.

Dunque la mia opposizione non deriva da antipatia per l'arbitrato; ma ha la sua ragione d'essere nella convinzione che lo Stato non debba in nessuna maniera alterare le linee fondamentali di diritto pubblico, che intercedono con i suoi impiegati. Questi impiegati hanno dritti, doveri speciali, e trovare una via indiretta per rendere meno sicuro l'adempimento di quel dovere, è cosa, a mio giudizio, molto grave e pericolosa.

Rimangono dunque anche i ferrovieri sotto l'impero del diritto comune degli impiegati, che è la vera garanzia dei diritti di tutti e deve assicurare i ferrovieri, come assicura tutti gli altri impiegati dello Stato.

Sono convinto che, respingendo gli articoli presentati dall'onorevole Pantano, si riaffermerà ancora una volta il concetto di rafforzare con questa legge l'esercizio di Stato poichè indietro non è possibile ritornare, nell'interesse del Paese. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

DANEO, *relatore*. La nostra relazione, anche colle differenze di opinioni teoriche che potevano esservi su questo argomento tra il relatore, che vi parla, ed il ministro,

ha dato la sua adesione alle proposte dell'onorevole ministro; cosicchè sarebbe accademico fare ora una discussione per illustrare ancora le opinioni del relatore, che possono differire per una parte da quelle dell'onorevole Pantano, e per l'altra da quelle dell'onorevole ministro. Mi limito dunque a richiamare quanto è scritto nella relazione. Osservo che sta in fatto che noi siamo in tema sperimentale; sta in fatto che da due anni il metodo, che vige per i reclami del personale ferroviario, non ha dato luogo ad inconvenienti; sta in fatto, che sarà facile trovare rimedio agli inconvenienti, se inconvenienti vi saranno. Tutte queste ragioni hanno persuaso la Commissione; cosicchè, quali siano i dispareri teorici, non vi è nelle proposte presenti nessun dissenso fra la Commissione ed il ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Pantano, insiste nella sua proposta?

PANTANO. Insisto.

PRESIDENTE. Ho detto proposta, perchè tutti i suoi articoli costituiscono un unico concetto.

PANTANO. Precisamente. Insisto; ma non infliggerò alla Camera, anche per evitare un possibile richiamo da parte dell'onorevole Presidente, un discorso di confutazione agli argomenti addotti dall'onorevole ministro.

Mi preme solo di chiarire un punto, pel quale interrompi l'onorevole ministro, allorchè, ricordando la discussione del 18 aprile 1905, disse che l'onorevole Colajanni e l'onorevole Nofri si sarebbero pronunziati contro questo arbitrato.

Per giusta cognizione delle cose mi preme far notare che l'onorevole Colajanni (l'onorevole Nofri non era allora, se ben ricordo, più deputato) fu in conflitto di opinione con l'onorevole Cabrini e con l'onorevole Ferri, i quali sostenevano la necessità di un arbitrato facoltativo; che si estendesse anche alle ragioni del salario ed a tutte le altre condizioni di un vero e proprio contratto di lavoro. A cui l'onorevole Colajanni giustamente osservava: ma allora, ammesso il contratto di lavoro, bisogna che cessi per i ferrovieri il beneficio dello stipendio fisso e il diritto a pensione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Se si facesse un plebiscito di ferrovieri, nessuno accetterebbe questa proposta.

PANTANO. Quindi le obiezioni dell'onorevole Colajanni riguardano altre forme d'arbitrato, non quella allora proposta e ch'io rinnovo.

Dunque, vedete che le cose sono ben diverse da quelle da noi affermate. Ritornando alla tesi principale, dirò all'onorevole ministro: Sì, è vero; il mio arbitrato è limitato; ma, appunto perchè è limitato, posso presentarlo in coerenza col principio da me, come da lei, sostenuto, che non si tratta qui di un contratto di lavoro, ma di contratto di diritto pubblico.

Ma nell'ambito della legge e dei regolamenti, alla cui ombra, come voi dite, i ferrovieri sono garantiti contro ogni arbitrio, grande o piccolo, in modo da potere svolgere proficuamente e serenamente la loro azione, chiedo a voi, così geloso custode dei diritti degli'interessi dello Stato: credete voi che un tale istituto, atto a soffocare i germi di malcontento nell'immensa massa del personale ferroviario, sia più utile ai ferrovieri che allo Stato?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Nè agli uni, nè all'altro.

PANTANO. Io vi dico che relativamente è più utile allo Stato, perchè di fronte alle ingiustizie...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Quali ingiustizie?

PANTANO. Quelle inevitabili spesso, o facili nella rigorosa applicazione delle leggi e dei regolamenti. Ma chi è il deputato in questa Camera, che nel proprio collegio non sia tormentato da qualche ferroviere (*Interruzioni*), che si sente leso da una data punizione, da un reclamo respinto, da mille piccole miserie, che pur costituiscono ragione di perturbamento continuo, permanente? (*Oh! — Rumori*). Ebbene, io vi dico: di fronte a questi fermenti morali, paralizzatori di energie morali e di volontà attive, è lo Stato quello, che troverà maggior beneficio dal funzionamento di un arbitrato, accessibile a tutti, equo, insospettabile.

Del resto, onorevole ministro, credo che tanto voi quanto la Commissione, ed ho finito, siate stati anche un pò logici, escludendo l'arbitrato nel campo del complesso organismo ferroviario da noi ideato. Vi è armonia fra il Consiglio di amministrazione a base di elementi elettivi col grado di consiglieri di Stato, e l'obbligo alla Quarta Sezione del Consiglio di Stato di decidere intorno ai ricorsi di 130 mila ferrovieri. Con

questo nuovo immane aumento di lavoro, essa dovrà ingrandirsi, e voi le avete apparecchiato una vera fucina di rifornimento di consiglieri di Stato.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono pareggiati ma, non sono consiglieri di Stato.

PRESIDENTE. Dunque, onorevole Pantano, insiste?

PANTANO. Mantengo i miei emendamenti.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole Pantano insiste nel suo emendamento, che è di sostituire all'articolo 57 del testo della Commissione, gli articoli 57, 57-A, B, C, D, E, F, dei quali ho dato lettura, di sua redazione, e che mirano a sostituire al ricorso al Consiglio di Stato la costituzione dei tribunali arbitrali.

Coloro che approvano la proposta sostitutiva dell'onorevole Pantano, sono pregati di alzarsi.

(*La proposta Pantano non è approvata.*)

DANEO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

DANEO, *relatore*. Si sarebbe concordata una modificazione di forma, nel senso che, all'ultimo comma, dove si dice: il ricorso è proponibile entro 60 giorni dalla iscrizione dell'atto. ecc., si dica: dalla pubblicazione dell'atto o del provvedimento, negli ordini generali dell'Amministrazione. Questo per non creare equivoco fra inserzione e pubblicazione, e si toglierebbero così le parole: *che sono pubblicati*.

La cosa è più chiara e più favorevole al personale.

PESCETTI. Domando di parlare su questa modificazione.

PRESIDENTE. Parli.

PESCETTI. Il personale dei ferrovieri è così disseminato in Italia, e così lontano dai centri, che una pubblicazione negli ordini generali corrisponderà alla pubblicazione degli avvisi d'asta nel bollettino della provincia. Nessuno la leggerà. Portate dunque a conoscenza del personale il vostro provvedimento con lettera raccomandata, almeno per le più gravi punizioni; tanto non vi costa niente.

È evidente che tra il provvedimento, che condanna, e colui, che si deve difendere, occorre creare un rapporto, che dia la presunzione della conoscenza. Non c'è sentenza, che non possa essere impugnata; ma per essere impugnata deve essere conosciuta.

Ora colla sola pubblicazione negli ordini generali rimarrà sconosciuta all'interessato. Confido perciò che almeno a questo credo che vorrete provvedere.

PRESIDENTE. Vorrei fare osservare all'onorevole Pescetti che la pubblicazione è qualche cosa di più che la inserzione. In quanto alla sua proposta, che non è presentata regolarmente, mi pare che si potrà provvedere nel regolamento.

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

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il termine di 60 giorni è una garanzia più che sufficiente, perchè gli ordini generali di servizio sono portati a cognizione di tutto il personale in tutte le stazioni, quindi sono conosciute dagli interessati. Ad ogni modo, la legge non può che essere concepita in questi termini, e cioè che sia la pubblicazione dell'atto o del provvedimento negli ordini generali di servizio quella, che faccia luogo alla decorrenza dei termini. Non escludo che si possa, con disposizione di regolamento, stabilire che sia portato a cognizione diretta dell'interessato il provvedimento preso, perchè ragioni di equità lo possono consigliare. Non convengo però che sia opportuno stabilire la decorrenza del termine dal giorno dell'invio o dalla consegna della lettera raccomandata, perchè s'andrebbe incontro a serie difficoltà. Ammesso il principio che il termine decorra dalla pubblicazione del provvedimento negli ordini generali, consento di studiare se si possa stabilire inoltre qualche forma di comunicazione di carattere individuale, la quale però non dovrà servire a determinare il giorno della decorrenza del termine per l'eventuale presentazione del ricorso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DANEO, *relatore*. Faccionotare all'onorevole Pescetti che la pubblicazione è qualche cosa di più dell'inserzione, e fu precisamente per fare il vantaggio dell'impiegato che abbiamo mutato la parola, perchè, cioè, fosse certo il giorno della pubblicazione. Quanto poi alla comunicazione personale, è cosa di regolamento, e che si fa necessariamente già fin d'ora, perchè, trattandosi di provvedimento definitivo, che fa cessare le funzioni e lo stipendio definitivo di un impiegato è impossibile anche l'ipotesi

che egli non ne sia personalmente informato.

PESCETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PESCETTI. Se è vero che Governo e Commissione possono presentare, anche all'ultim'ora, una modificazione, è chiaro che ci deve essere possibilità di presentare, anche all'ultimo momento, emendamenti a quella modificazione.

PRESIDENTE. Ma le ho detto che può presentarli, purchè siano firmati da dieci deputati.

PESCETTI. Anche per il consenso avuto dai colleghi debbo insistere; si tratta di provvedimenti, che troncano una vita ¼a venti anni di servizio, che sono la morte di un impiegato. (*Rumori*)

È proprio così! Voi destituite un ferroviere dopo 25 anni di servizio, e non vi curate di fargli conoscere la sentenza, che lo condanna! (*Rumori*).

Non c'è sentenza che non debba essere notificata. Altra cosa, onorevoli colleghi, è la vita nell'ufficio di città, dove il provvedimento è conosciuto prima che sia emanato; altra cosa è la vita lungo le linee, dove molti guardiani non sanno nemmeno leggere. (*Rumori*).

Voler colpire chi non è messo in condizione di aver notizia della sua sentenza, è compiere un assassinio. (*Rumori — Proteste*).

Invito perciò il Parlamento a stabilire non nel regolamento, ma nella legge, il principio fondamentale, che la partecipazione di questi provvedimenti disciplinari deve essere fatta in modo da creare una seria presunzione che la persona colpita ne venga a conoscenza. (*Rumori vivissimi — Conversazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi duole di dover intrattenere per la terza volta la Camera sullo stesso argomento. (*Interruzione del deputato Pescetti*).

Non faccia declamazioni inutili e mi stia a sentire.

PESCETTI. Non sono declamazioni, sono fatti! Ella non sente niente! Prima di parlare di declamazioni, confessi che non sente nulla!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io sento tutto ciò, che è ragionevole

e giusto; tutto ciò, che è irragionevole e ingiusto, non lo sento e non lo voglio sentire! (*Interruzione del deputato Pescetti*). Ora è bene che ella sappia, che prima che sia preso qualunque provvedimento punitivo, il ferroviere ha diritto di essere ascoltato.

Non basta. Per le punizioni gravi, è stabilito che possano essere inflitte dal Comitato di amministrazione soltanto dopo che un Comitato inquirente abbia fatto le indagini, ed il ferroviere presentato le sue discolpe.

Infatti si dà notizia della punizione all'interessato, richiedendo che apponga la sua firma sull'atto di comunicazione affinché risulti accertato che ha avuto cognizione della punizione.

È ammesso pure il ricorso in via gerarchica entro un mese dal giorno, in cui all'agente fu data partecipazione per iscritto del provvedimento punitivo; ed è stabilito che per le punizioni inflitte dal direttore generale e dal Comitato di amministrazione il riesame dell'affare sia di competenza di quest'ultimo, che costituisce l'ultimo grado gerarchico nell'amministrazione autonoma.

Nè basta; appunto per le punizioni più gravi è dato il ricorso in via contenziosa alla Quarta Sezione del Consiglio di Stato, accordando un termine di 60 giorni dalla pubblicazione dell'ordine di servizio, perchè l'interessato giudichi se gli convenga ricorrere, L'onorevole Pescetti vorrebbe che si facesse ancora un'altra notifica al ferroviere punito. Questo importerebbe, naturalmente, qualche difficoltà di carattere amministrativo. Ad ogni modo mi pareva di aver fatto atto cortese e di aver dimostrato tutta la buona volontà, assicurando che avrei esaminato se si fosse potuto portare a conoscenza diretta dell'interessato anche il secondo provvedimento del Consiglio di amministrazione in sede di gravame; che se neppure di ciò si appaga l'onorevole Pescetti, spero che si appagherà la Camera.

FERRI GIACOMO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Le do facoltà di parlare, onorevole Ferri Giacomo.

Però osservo che questo articolo era stato approvato; ma la Commissione ha proposto una modificazione di parole. Ora non posso fare altro che mettere in votazione la modificazione proposta. Coloro, che non l'approveranno, voteranno contro.

FERRI GIACOMO. Intendo parlare sulla modificazione proposta dalla Commissione. Rimanendo nei limiti del regolamento, dirò che si deve votare contro per le ragioni addotte dall'onorevole Pescetti. Perchè, secondo me, possiamo essere larghi quanto alla necessità che gli amministratori delle ferrovie abbiano la mano libera per far eseguire quegli ordini, che vogliono, e consentire quindi che qualunque provvedimento sia immediatamente esecutivo.

Su questo terreno siamo tutti d'accordo: quando il direttore del personale, o qualunque altro agente dirigente, trovi che un funzionario non faccia il suo dovere e lo sospenda (salvo il diritto di ricorrere), provvede perchè il servizio proceda. Ma se poi dal giudizio risulta colpevole, ed è condannato, è naturale che il provvedimento gli sia notificato anche per il ricorso in grado di appello.

Il ministro pretende di notificare l'imputazione, ed i non notificare la sentenza, ma di pubblicarla nel bollettino. Ma l'amministrazione deve notificare personalmente al ferroviere la sentenza pronunciata, perchè, come notava benissimo il collega Pescetti, c'è tra i ferrovieri della gente, che molte volte non sa leggere, che altra volta non ne ha tempo, o per altre cause non può leggere il Bollettino; e perchè in ogni caso le sentenze sono sempre notificate, e non si comprenderebbe questo regime eccezionale proprio solo verso i ferrovieri.

Quindi è giusto, è umano, che si tenga conto di queste condizioni di cose nel compilare il regolamento, e sia detto che il provvedimento deve essere notificati.

Se, per esempio, il ferroviere trovasi in quel determinato momento, in cui vien fatta la pubblicazione nel Bollettino, gravemente ammalato, allora non può leggere e chi vigila per lui?

Quindi si conceda all'Amministrazione le pronta esecutorietà del provvedimento, come è giusto; ma non è possibile non ammettere che il termine del ricorso al Consiglio di Stato non debba decorrere dal giorno in cui in qualche modo sia stato notificato il provvedimento o la sentenza di condanna.

Ammissa pure la esecutorietà del provvedimento nell'interesse del servizio, non è giusto, non è umano che non lo si notifichi personalmente al ferroviere, mentre si prescrive la notificazione personale dell'imputazione

PRESIDENTE. Io non posso che mettere a partito la proposta della Commissione, di sostituire in questo articolo che è già stato approvato, la parola *inserzione* alla parola *pubblicazione*. Di questo solo si tratta.

Metto dunque a partito la proposta della Commissione.

(Dopo prova e controprova, la proposta della Commissione è approvata).

Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Prego però gli onorevoli colleghi, che hanno studiata la legge se hanno proposte da fare, di presentarle ai termini del regolamento. Altrimenti non è possibile procedere regolarmente.

PESCETTI. Siamo d'accordo.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle domande d'interrogazione e d'interpellanza.

PAVIA, segretario. legge:

« Il sottoscritto interroga i ministri dell'interno e dell'agricoltura, sulle ragioni per le quali si ritarda l'insediamento di una normale amministrazione nell'istituto agrario Valsavoia di Catania.

« Montemartini ».

« Il sottoscritto interroga il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se non creda necessario provvedere all'ufficio di pubblicazione sul *Bollettino Ufficiale*, ove per mancanza di personale le pratiche restano arretrate con grave danno degli interessati.

« Leali ».

« Il sottoscritto interroga il ministro della guerra per sapere se nello straziante caso del valoroso capitano Olivelli, si abbiano a lamentare delle responsabilità.

« Compans ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere quando sia in grado di emanare i regolamenti di cui all'articolo 84 della legge 15 luglio 1906, sul Mezzogiorno.

« Cascino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio sulla non applicazione della legge per gli infortuni in Terlizzi, Ruvo, Bitonto, Molfetta ed altri luoghi della provincia di Bari.

« Morgari ».

« Interrogo il ministro dei lavori pubblici per conoscere se intenda provvedere a che i locali della stazione di Caserta, specialmente quelli adibiti per uffici e distribuzione di biglietti, rispondano meglio di quel che ora si verifica, al numero degli impiegati alle operazioni che devono eseguire ed anche ad un ragionevole comodo dei cittadini.

« Santamaria ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, se intenda stabilire treni locali economici sulla linea Napoli-Capua con orario rispondente al legittimo interesse dei cittadini, e con tariffa minima come si è praticato per la linea Napoli-Castellammare.

« Santamaria ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici se creda provvedere con cavalcavie o altri mezzi opportuni a rimuovere lo inconveniente che si verifica per le vie traversanti i binari presso la stazione di Caserta, il di cui traffico resta lungamente interrotto per la permanenza in stazione di treni, specialmente treni merci, inconveniente grave e dannoso specialmente per la via che congiunge il comune di Caserta a quello di S. Nicola la Strada.

« Santamaria ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le cause che hanno determinato il trasloco dell'impiegato Pampersi dalla stazione di Corneto Tarquinia.

« Gattorno ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per conoscere se verrà disciplinato con provvedimento legislativo l'obbligo da parte dei comuni, nei quali la popolazione scolastica

lo richieda, di assumere con regolare concorso maestri assistenti in numero superiore a quello delle classi, equiparandoli per lo stipendio e la carriera ai maestri effettivi ed esonerandoli dall'obbligo di un nuovo concorso per raggiungere l'effettività.

« Gallina Giacinto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sulla necessità di eseguire, senza indugio, i lavori urgentissimi per il porto di Barletta, in base alla legge 25 febbraio, n. 56, nonchè l'indispensabile e di già deliberato allacciamento, con apposito binario, della stazione ferroviaria di Barletta al suddetto porto, la cui sollecita esecuzione è reclamata dalle tristi condizioni del porto, dalla importanza del continuo incremento del traffico, e dalla indiscutibile utilità che ne deriverebbe alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato per la fornitura del carbon fossile per lo esercizio della linea Brindisi-Foggia.

« Bolognese ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sulla serrata delle miniere di zolfo nella provincia di Caltanissetta.

« Colajanni ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dell'interno sulle limitazioni del diritto di pubblica riunione imposte, in odio alla classe operaia, in Valdarno dal prefetto di Arezzo.

« Bissolati ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della marina, per sapere se è sperabile che sia rimosso dalla spiaggia del canale di Messina in Torre di Faro, lo scafo del vapore francese *Amerique* ivi arenato ed abbandonato.

« Arigò ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della marina, per sapere se sia possibile la concessione al comune di Messina di una parte del molo e della spianata di S. Raineri, perchè siano adibiti al deposito dei carboni.

« Arigò ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici per sapere se e quando la illuminazione elettrica delle calate del porto di Messina sarà estesa al tratto del molo tra il viale San Martino e la stazione dei *ferry-boats*, dove se ne sente maggiormente il bisogno.

« Arigò ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dei lavori pubblici per sapere quando saranno cominciati finalmente i lavori per l'assetto definitivo della stazione ferroviaria di Messina.

« Arigò ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno per conoscere, se insieme al preannunziato progetto di legge tendente ad aumentare il numero dei consiglieri provinciali di Roma, voglia estendere le stesse disposizioni alle altre città del Regno che nelle identiche condizioni si trovano.

« D'Alì ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia, sulle risultanze della inchiesta giudiziaria a Caltanzaro.

« Rovasenda ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro della guerra per conoscere quali sieno i suoi intendimenti di fronte alle conclusioni a cui sarebbe venuta la Commissione reale, per lo studio del problema ferroviario di Genova, circa la progettata ferrovia da Genova a Piacenza per le valli del Bisagno, Fontanabuona e Trebbia, a cui la suprema autorità militare, in obbedienza al voto della Camera 3 febbraio 1900, ha dichiarato nel 1901 doversi dare la preferenza nell'interesse della difesa nazionale.

« Dal Verme ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno: e così pure la interpellanza, a meno che l'onorevole ministro, cui è diretta, non dichiarerà, entro le ventiquattro ore, di non accettarla.

L'onorevole ministro guardasigilli ha però dichiarato di voler rispondere subito all'interrogazione dell'onorevole Rovasenda sulle ri-

sultanze dell'inchiesta sulla magistratura di Catanzaro.

L'onorevole ministro di grazia e giustizia a facoltà di parlare.

ORLANDO V. E., *ministro di grazia e giustizia*. L'onorevole Rovasenda m'interroga (credo sia questa l'espressione testuale) intorno alle risultanze dell'inchiesta sulla magistratura di Catanzaro.

La Camera sa come accuse assai gravi contro l'amministrazione della giustizia nel distretto della Corte di appello di Catanzaro furono mosse in quest'aula e come l'onorevole Colosimo, rispondendo all'onorevole Fera, assunse l'impegno di fare la luce sulle accuse medesime.

Questo impegno lo assolsi io, incaricando dell'inchiesta il commendatore Righetti, avvocato generale presso la Corte di cassazione, magistrato eminente, non meno per il suo grado, che per le sue virtù.

L'inchiesta fu fatta e mi fu presentata la relazione, le cui conclusioni mi hanno indotto a richiamare, ai sensi della legge sull'ordinamento giudiziario, la Corte di cassazione, per mezzo del Procuratore generale, su i atti attribuiti a tre gruppi di magistrati.

Nel primo è compreso solamente un giudice, cui si attribuiscono fatti, capaci veramente di diminuire la reputazione personale del magistrato; il secondo gruppo è costituito di magistrati, ai quali si fa carico di fatti di grave leggerezza, donde può ritenersi compromessa l'altissima considerazione, in cui l'ordine giudiziario dev'essere ritenuto; un terzo gruppo, infine, comprende quattro magistrati, intorno a cui può sollevarsi questione circa le loro attitudini, indebolite per età e per qualità mentali. Inoltre diciotto tra cancellieri ed ufficiali giudiziari sono tramutati e l'inchiesta relativa alla cancellerie viene trasmessa alla Commissione distrettuale per esaminare quali altri provvedimenti in via disciplinare possono prendersi.

Questo è quanto risulta dallo stato dell'inchiesta; ed io, in verità, non potrei e non vorrei dire di più, per ora.

Certo dalla semplice esposizione degli addebiti rimarrebbe in certa guisa escluso che qui concorrano i caratteri tipici dell'indegnità di una magistratura: la corruzione e l'asservimento al potere politico. Risulta bensì (la verità aperta, piena ed intera, non

nuoce mai) tutto uno stato di fiacchezze, di condiscendenze, di facili e di larghe tolleranze, per il quale verso l'amministrazione della giustizia si era in uno stato, quasi direi, d'indifferenza.

Questo è quanto io posso dire. Un'ampia discussione sull'argomento dovrà farsi alla Camera sotto gli aspetti altamente politici, che la questione pone dinanzi al Parlamento; ma non è questo il momento.

Il supremo Corpo giudiziario dello Stato è investito di giurisdizione ed esaminerà le accuse; bisogna, dunque, che il Parlamento abbia la difficile, ma in questo caso doverosa, virtù dell'attendere.

Solo un augurio esprimo in quest'ora che è profondamente dolorosa per la magistratura (mai in vita mia adempii con maggior pena ad un più difficile dovere) che il nembo, dissipandosi, purifichi l'aria e sollevi lo spirito dall'incubo veramente penoso di accuse così gravi. (*Bene! Bravol* — *Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rovasenda per dichiarare se sia soddisfatto della risposta del ministro.

ROVASENDA. Onorevoli colleghi, io ho presentata questa interrogazione benchè non appartenente alla provincia di Catanzaro, perchè tutto ciò che si riferisce al prestigio ed alla rispettabilità della magistratura non è soltanto questione locale, ma è questione nazionale.

Così gravi erano le notizie annunziate dai giornali sui risultati dell'inchiesta giudiziaria a Catanzaro, così eccezionale è in Italia il fatto di magistrati sottoposti a procedimento disciplinare, che mi parve, più che opportuno, necessario, di provocare la parola ufficiale del ministro perchè desse spiegazioni al paese il quale non potrà non ricevere una penosa impressione dalla constatazione che la magistratura nostra conti un gruppo di funzionari non degni o inerti e indifferenti, come li qualificò testè l'onorevole ministro, tra i quali alcuni che coprono le prime cariche.

Mentre quindi lodo l'azione energica del ministro, non posso che prendere atto con grande dolore dei risultati dell'inchiesta, quali dall'onorevole ministro mi vennero esposti rispondendo alla mia interrogazione. (*Approvazioni*).

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Domani alle ore nove seduta pubblica col seguente ordine del giorno.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Pregherei la Camera di volere per la seduta di domattina iscrivere nell'ordine del giorno le due leggi, di cui è rimasta sospesa la discussione; prima quella sugli esami, perchè è necessario assolutamente definire questa lunga questione, e sapere in quali condizioni gli esami stessi si dovranno dare nei giorni ormai prossimi, e poi lo stato di previsione per il Ministero della marina. Ove la discussione di questi due disegni di legge nella seduta di domattina avesse a terminare, pregherei la Camera di voler continuare a discutere sino alla fine il disegno di legge sull'ordinamento ferroviario. In questo modo si andrebbe avanti senza nulla lasciare in sospeso. (*Benissimo!*)

RICCIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO. Pregherei la Camera di voler consentire che domani in principio di seduta io svolga la proposta di iniziativa parlamentare per la separazione del Comune di Ateleta dal mandamento di Pescocostanzo e sua aggregazione a quello di Castel di Sangro. Sono d'accordo per questo con l'onorevole guardasigilli e non sarà questione che di cinque minuti.

PRESIDENTE. Parmi che non ci possano essere opposizioni, trattandosi di cosa di lieve momento.

La seduta termina alle 19.45.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 9.

Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Disposizioni sugli esami nelle scuole medie ed elementari (590).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908 (578).

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Riccio Vincenzo per l'aggregazione del comune di Ateleta al mandamento di Castel di Sangro.

Seguito della discussione del disegno di legge:

3. Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private (640).

4. Disposizioni sugli esami nelle scuole medie ed elementari. (590).

5. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908 (578).

6. Svolgimento delle mozioni degli onorevoli Bertolini, Colajanni e Sacchi riguardanti gli organici degli impiegati dello Stato.

Discussione dei disegni di legge:

7. Riordinamento della carriera d'ordine nelle Amministrazioni centrali (731).

8. Modificazioni ai ruoli organici del personale dell'Amministrazione centrale e provinciale dell'Interno (701).

9. Modificazioni da apportarsi all'organico del personale degli Archivi di Stato (524).

10. Modificazioni al ruolo organico del R. Corpo delle miniere (707).

11. Nuovo ruolo organico del personale delle segreterie universitarie (585).

12. Ordinamento giudiziario (*Titoli I e II*) (544 e 544-bis).

13. Cancellerie e Segreterie giudiziarie (547).

14. Provvedimenti sull'affrancazione dei terreni dagli usi civici e sull'esercizio di questi (537).

15. *Seconda lettura del disegno di legge:* Provvedimenti per lo sgravio del debito ipotecario, per il riscatto di canoni ed altri oneri reali e per agevolare la formazione di piccole proprietà (*Titoli II, V e VI*) (*Urgenza*) (116).

Discussione dei disegni di legge :

16. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1907-908 (569, 569-bis e 569-ter).

17. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1907-908 (577).

18. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1907-908 (568).

19. Stato di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1907-908 (658).

20. Modificazioni alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sulla emissione, in caso di perdita, dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari (450)

21. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe. (238).

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

23. Domanda a procedere contro il deputato Scaglione per il delitto previsto dall'articolo 105 della legge elettorale politica. (275).

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

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

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

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

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

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

30. Mutualità scolastiche (244).

Seguito della discussione sui disegni di legge :

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

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

Discussione dei disegni di legge :

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

34. Conversione in legge del regio decreto 5 luglio 1906 che approva le annesse convenzioni 30 giugno 1906 per la proroga per un anno a decorrere dal 1° luglio 1906 dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato delle linee Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio (580).

35. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istigazione a delinquere commessa per mezzo della stampa (472).

36. Aggiunta all'elenco dei Comuni danneggiati, annesso alla legge a favore della Calabria (518).

37. Vendita al comune di San Pier d'Arena di alcuni immobili demaniali (642).

38. Modificazioni all'articolo 38 del testo unico delle leggi sull'ordinamento del Regio Esercito (654).

39. Aggiunte e modificazioni al testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70 (627).

40. Modificazioni al regolamento della Camera (Doc. IX-A).

41. Autorizzazione di spese per l'esecuzione di nuove opere marittime (543).

42. Modificazione alla legge sull'ordinamento del Regio esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra relativa al personale degli stabilimenti militari di pena ed a quello dei depositi di allevamento cavalli (438-B).

43. Sui professori straordinari delle regie Università ed altri Istituti superiori universitari nominati anteriormente alla legge 12 giugno 1904, n. 253 (217-B).

44. Assestamento del bilancio per l'esercizio finanziario 1906-907 (620).

45. Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali (171-B).

46. Pensioni relative agli ufficiali subalterni (641).

47. Per le antichità e le belle arti (584).

48. Istituzione di una scuola pratica di agricoltura in Pescia (708).

49. Assestamento del bilancio della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1906-1907 (620-bis).

50. Stazione di agrumicoltura e frutticoltura in Acireale (534).

51. Istituzione di un Consiglio superiore di marina di un Comitato degli ammiragli e di un Comitato per l'esame dei progetti di navi (481).

52. Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per gli esercizi 1903,904 e 1904-905 (7 e 277).

53. Impianti di vie funicolari aeree (197-B).

54. Costituzione in comune autonomo della frazione di Bova Marina (756).

55. Provvedimenti per la città di Roma. (689).

56. Modificazioni dei ruoli organici delle Intendenze di finanza, delle Imposte dirette, del Dazio di consumo di Roma e di Napoli e provvedimenti pel personale straordinario del Catasto (612).

57. Lotteria nazionale a favore degli ospedali di Campobasso, Isernia, Larino e Venafro e degli asili infantili di Agnone, Boiano, Capracotta e Palata (762).

58. Assegnazione di un'annua pensione alla vedova del professore Ernesto Cesàro (748).

59. Per il miglioramento dei pascoli montani (539).

60. Provvedimenti per i sotto ufficiali

61. Aggiunta alla legge 22 dicembre 1905, n. 592, sul credito fondiario (670).

62. Assetto giuridico delle cattedre ambulanti di agricoltura (695).

63. Costruzione di un nuovo edificio ad uso della dogana di Ponte Chiasso (649).

64. Impianto di un laboratorio chimico per le sostanze esplosive e riordinamento del servizio relativo agli esplosivi presso il Ministero dell'interno (703).

65. Convalidazione di Decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio finanziario 1906-907 durante le vacanze parlamentari (721).

66. Costituzione dei Consorzi per la difesa della viticoltura contro la fillossera (733).

67. Compimento e sistemazione delle opere di congiunzione del Canale Depretis al Canale Cavour per mezzo del Naviglio di Ivrea (751).

68. Pensione alla vedova del prof. Giovanni Rossi (758).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia

Licenziata per la stampa il 10 giugno 1907.

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.

