

CCCLXXIII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 6 GIUGNO 1907

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GORIO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Bilancio della marina (Seguito della discussione).	Pag. 15374
GIUSSO (<i>Fatto personale</i>)	15383-84
MIRABELLO (<i>ministro</i>)	15383-84
SANTINI.	15374
Disegni di legge (Presentazione):	
Riposo festivo (COCCO-ORTU)	15345
Ufficio tecnico centrale pei monopoli dei sali e dei tabacchi (LACAVA)	15345
Tariffa dei tabacchi lavorati (D.)	15345
Interrogazioni:	
Uniforme degli alpini:	
CAMERONI	15338
VALLERIS (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15338
Istituto agrario Valsavoia di Catania:	
MONTEMARTINI	15339
SANARELLI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15339
<i>Bollettino Ufficiale</i> delle società per azioni:	
LEALI	15340
SANARELLI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15340
Tragica fine del capitano Olivelli:	
COMPANS	15341
VALLERIS (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15341
Enfiteusi e piccole proprietà del Mezzogiorno:	
CASCINO	15343
COTTAFAVI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15343
Stazione di Caserta; e linea Napoli-Capua:	
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15343-44
SANTAMARIA	15344
Trasloco di un impiegato dalla stazione di Corneto Tarquinia:	
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15345-46
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	15345
GATTORNO	15345-47
Ordinamento ferroviario di Stato (Seguito e fine della discussione del disegno di legge e coordinamento)	15347-73
ABIGNENTE (<i>relatore</i>)	15350-51-53-73
BUCCELLI	15361
CASCIANI	15364
CAVAGNARI	15371
CRESPI (<i>della Commissione</i>)	15373

DAGOSTO	Pag. 15364-68
DE NAVA	15351
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>)	15371
GIANTURCO (<i>ministro</i>)	15348-49
	15351-52-54-55-57-67-69-70-72
GUERCI	15372-73
LUCIFERO ALFONSO	15356-68
PESCETTI	15349-50
	15352-53-54-55-56-61-68-70
RUBINI	15371-72
RUMMO	15359-68
SANTINI	15363
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari:	
GRAFFAGNI	15385
PRESIDENTE	15385
Proposta di legge (Lettura):	
Professori supplenti nei regi istituti d'istruzione (CICARELLI)	15347
Relazioni (Presentazione):	
Istituzione della posizione di congedo provvisorio per gli ufficiali dei corpi militari della regia marina (FIAMBERTI)	15363
Proroga e riunione di tombole (MEZZANOTTE)	15369
Modificazioni alla tariffa generale dei dazi doganali (BERGAMASCO)	15384
Sospensione della seduta	15373
Votazione segreta (Risultamento):	
Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie	15385

La seduta comincia alle ore 14.

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

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto un congedo, per motivi di famiglia, l'onorevole Alessio, di giorni 8.

(È concesso).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella che l'onorevole Cameroni rivolge al ministro della guerra « per sapere se ed entro quale approssimativo termine estenderà a tutti gli alpini l'uniforme grigia ed il relativo equipaggiamento ».

Ha facoltà di rispondere a quest'interrogazione l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra.

VALLERIS, *sottosegretario di Stato per la guerra*. L'adottare o meno per gli alpini l'uniforme e l'equipaggiamento del cosiddetto plotone grigio, che fece la sua prima apparizione nelle escursioni e nelle manovre alpine dell'anno scorso, dimostrandosi, sotto molti riguardi, assai pratico, dipenderà dai risultati di un esperimento ordinato da tempo e che prossimamente sarà iniziato presso il 5° alpini.

Non sono quindi in grado di dire ora se e quando questa uniforme sarà adottata, perchè una determinazione al riguardo non potrà essere presa se non ad esperimento ultimato, cioè nell'autunno prossimo.

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

CAMERONI. Onorevoli colleghi, quella della riforma dell'uniforme degli alpini è una questione che merita la vostra benevola attenzione. In quanto che essa risale nientemeno che alla prima origine del corpo degli alpini. Se è recente l'idea di un benemerito cittadino italiano, il quale, anche pagando di propria borsa, ha fatto le prime esperienze (parlo del signor Brioschi presidente della sezione del Club alpino di Milano), è però vecchia quanto il corpo degli alpini l'idea della riforma, dappoichè il primo a consigliarla, purtroppo non ascoltato, fu l'allora capitano, oggi tenente generale a riposo, Giuseppe Perrucchetti, dietro la cui iniziativa il ministro Ricotti, nel 1872, istituì il corpo degli alpini, col criterio di scegliere militi della regione stessa che doveva essere difesa.

In una lettera al generale Corvetto nel 1872, il Perrucchetti consigliava già un'uniforme simile a quella dei *Landschutzen* tirolesi. Ma, ripeto, l'allora capitano Perrucchetti non fu seguito nel suo consiglio.

Egli si era probabilmente ispirato all'esperienza pratica, dolorosa, che le armi italiane avevano dovuto fare nella campagna

del 1866, quando le camicie rosse garibaldine, nelle battaglie di Condino, Bezzecca, Monte Suello e Vezza videro le proprie file così colpite che, nella proporzione, ebbero vittime in numero cinque o sei volte superiori a quelle dell'esercito austriaco contro cui combattevano.

Potrei citare delle cifre; me ne dispenso per non tediare la Camera, ma è certo che la camicia rossa era un bersaglio così sicuro e così preciso che un veterano austriaco ebbe a dichiarare come con rammarico egli tirasse su un bersaglio così facile per cui ogni colpo era una vittima sicura...

SESIA. È verissimo quello che dice il collega Cameroni. (*Approvazioni — Commenti*).

CAMERONI. L'esperienza pratica passata, così dolorosa, trova un contrapposto confortante nella recente guerra rasso-giapponese.

È noto a tutti come i giapponesi, sagaci ed antiveggenti, soprattutto preoccupati di ottenere il massimo effetto col minor numero di vittime umane, abbiano mandato ad una casa inglese fabbricante di stoffe un pugno di terra della Manciuria perchè su quel colore si confezionassero le divise dei soldati combattenti; ed il maggiore Caviglia, nostro addetto, che si trovò agli avamposti giapponesi comandati dal generale Kuroki, confermò che gli capitava molto spesso di vedersi davanti le masse dei soldati russi a molta distanza, tanto risaltavano sul terreno, e di non accorgersi, voltandosi indietro, delle masse molto più vicine dei soldati giapponesi, che non risaltavano affatto.

Ciò che io dico è confermato anche dalle fotografie che si sono fatte allora sul teatro della guerra; ed anche i russi, verso la metà della campagna dovettero adottare un'uniforme di questo genere, adottarono cioè un'uniforme di colore *kaki*; troppo tardi però perchè moltissime vittime erano già cadute.

Ora, a me pare, onorevole sottosegretario di Stato, che l'esperienza anche fra noi fatta, col primo plotone grigio ideato ed equipaggiato a spese del signor Brioschi con la collaborazione del cavaliere Etna, oggi colonnello degli alpini, controllata da tutti i nostri migliori generali Saletta, Gaggi, Majnoni ed altri, avrebbe dovuto bastare per mettere in sodo le qualità pratiche di questa nuova uniforme. Infatti risulta che nelle esperienze ufficiali al colle di S. Liberale durante le manovre nel 1906...

PRESIDENTE. Onorevole Cameroni, venga alla conclusione.

CAMERONI. ...i soldati vestiti con questa uniforme non erano visibili ad una distanza maggiore di 400 metri, e questo risultato è riuscito tanto più convincente quando si sono fatti gli esperimenti del tiro a bersaglio su fantocci vestiti con la divisa antica e su fantocci vestiti con la divisa nuova; infatti i fantocci vestiti con la vecchia divisa sono stati colpiti otto volte, mentre quelli vestiti con la nuova sono stati colpiti una volta sola. E questo risultato è stato controllato dalle autorità militari. Ora io non comprendo davvero perchè il Ministero, che ha voluto giustamente aggiungere un'esperienza anche in proprio, vestendo della stessa uniforme due altri plotoni della stessa compagnia, non abbia voluto procedere intanto sollecitamente nelle esperienze fatte dal privato col controllo suo. Tuttavia io espongo un voto ardente: che cioè, dopo compiute queste ulteriori esperienze del tutto ufficiali, che io ritengo per certo, suffragheranno il risultato delle esperienze private, si ordini senz'altro che le nuove uniformi che man mano si vanno ogni anno preparando, vengano fatte su questo modello che è così provvidenziale. Le sole persone che forse, onorevole sottosegretario di Stato per la guerra, piangeranno per il cambiamento della nuova uniforme, saranno le signore, quelle di ceto elevato, e le fanciulle del popolo le quali non potranno più specchiarsi nel luccicore delle vecchie divise. (*Commenti*); ma queste signore e queste donne del popolo, che hanno cuore e sentimenti di italiane, dovranno anche pensare che è dovere del Governo di presidiare più fortemente la vita di quei soldati che la triste eventualità della guerra potrebbe chiamare dietro i baluardi naturali delle Alpi ad opporre al nemico il baluardo dei propri petti forti e generosi. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Viene ora la interrogazione dell'onorevole Montemartini ai ministri dell'interno e dell'agricoltura e commercio « sulle ragioni per le quali si ritarda l'insediamento di una normale amministrazione nell'istituto agrario Valsavoia di Catania ».

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

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.* Come l'onorevole interrogante saprà, le condizioni dell'istituto agrario Valsavoia di Catania

erano assolutamente deprecabili così per l'assenteismo e la trascuratezza somma dei componenti la Commissione di amministrazione di vigilanza, come anche per i dissidi che turbavano il funzionamento normale di quell'amministrazione.

Da una inchiesta fatta dal Ministero risultò che l'istituto, specialmente dal lato didattico, funzionava molto male e che soprattutto non erano rispettate le disposizioni testamentarie del fondatore il quale aveva all'uopo lasciato la cospicua somma di cinque milioni; disposizioni che essendo tassative dovevano essere scrupolosamente rispettate.

Un provvedimento quindi si imponeva, tanto più che i membri di quella Commissione di vigilanza erano persino trascesi a vie di fatto. Perciò il Ministero sciolse la Commissione e, con decreto 22 novembre 1906, nominava regio commissario il nostro collega onorevole Pietro Aprile. Egli si è trovato sin da principio di fronte a gravi difficoltà che ora non importa precisare; ma ad ogni modo egli ha compiuto benissimo il dover suo e, presentando una relazione al Governo, proponeva provvedimenti degni di essere presi nella massima considerazione e tendenti a coordinare il funzionamento dell'istituto Valsavoia (e qui è la questione grossa) con le disposizioni testamentarie del principe di Valsavoia.

L'insediamento quindi della nuova amministrazione, reclamato dall'onorevole Montemartini, non può essere fatto che quando andrà in vigore il nuovo regolamento dell'istituto, che deve a questo infondere una nuova vita. Ma in proposito noi dovremo sentire anche i corpi consultivi del Ministero, l'avvocatura erariale, il Consiglio superiore dell'insegnamento agrario ed anche il Consiglio di Stato. Tutto ciò naturalmente sarà fatto nel più breve tempo possibile, perchè anche il Ministero riconosce la necessità di dare quanto prima uno stabile assetto a quell'istituto, che può senza dubbio rappresentare una lieta promessa per l'agricoltura italiana. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Montemartini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.
MONTEMARTINI. Io sono lieto che il Governo si sia finalmente accorto che l'istituto agrario di Valsavoia si trovava in condizioni veramente deprecabili (sono le precise parole che ci vengono dal banco del Governo). Ed in realtà quell'istituto, con una rendita propria di circa 250 mila lire

l'anno, mentre doveva essere, secondo le intenzioni del suo fondatore, un istituto superiore di agricoltura, d'importanza pari, se non superiore, agli istituti che abbiamo a Portici ed a Milano, in realtà, dico, era rimasto un istituto quasi sconosciuto e che non dava nessun frutto nè nella scienza, nè nella pratica agraria. Era frequentato soltanto da una quarantina di giovani i quali, più che alla coltura degli agrumi ed alle altre colture che potrebbero fare ricca la Sicilia, si dedicavano alle pratiche religiose ed anche, alimentavano....., diciamolo pure, la maldicenza.

I professori dell'Università di Catania, che per diritto facevano parte di quella amministrazione, avevano da un po' di tempo dichiarato di astenersene perchè si trovavano a disagio con gli elementi coi quali erano stati chiamati a collaborare.

Il Governo intervenne e sciolse l'amministrazione senza dir nulla, senza dare ragione nè agli uni nè agli altri. Soltanto ora, dalla bocca del sottosegretario, (e sono lieto che almeno la mia interrogazione abbia avuto questo effetto) viene data ragione dello scioglimento di quella amministrazione. Ma, sciolta l'amministrazione, dopo sei mesi di gestione straordinaria, nulla sappiamo ancora delle intenzioni del Governo e nulla ci spiega la permanenza tanto prolungata di un Regio commissario, mentre continuano ancora le improduttività dell'istituto, e le esercitazioni religiose, e.... tutto il resto.

Pertanto, se la mia interrogazione avrà avuto l'effetto di affrettare gli studi che il Governo dice di dover fare per una riforma in senso moderno di quell'istituto, io sarò lieto di averla presentata. E mi riservo ritornare sull'argomento.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dall'onorevole Leali rivolta al ministro di agricoltura, industria e commercio « per sapere se non creda necessario provvedere all'ufficio di pubblicazione del *Bollettino Ufficiale* della Società per azioni, ove per mancanza di personale le pratiche restano arretrate con grave danno degli interessati ».

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

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Purtroppo le lagnanze dell'onorevole Leali sono perfettamente giustificate. Anzi aggiungerò che non soltanto il personale addetto alla pubblicazione del bollettino delle società

per azioni è insufficiente, ma anche altri servizi dipendenti dal Ministero di agricoltura, industria e commercio soffrono per la mancanza numerica del personale e per il difetto assoluto dei locali.

È uno stato di cose deplorabile e noto a tutti, e che impone un rapido provvedimento; ma d'altra parte è anche ragione di legittimo orgoglio, perchè dimostra che i servizi del Ministero di agricoltura, industria e commercio hanno assunto, in questi ultimi anni specialmente, una grande importanza e sono una conferma dello sviluppo economico del paese, checchè ne dicano i pessimisti professionali.

Nel caso speciale cui accenna l'onorevole Leali, noi siamo a questo, che, mentre nel 1883 gli atti sociali che dovevano essere esaminati, catalogati, elencati, controllati e pubblicati erano 674, oggi sono più di 7,000 ed il personale addetto a questo servizio è rimasto lo stesso.

Ma posso assicurare l'onorevole Leali che è già stato presentato al Tesoro un progetto di riordinamento organico dei nostri servizi.

Ricorderò poi che il Senato pochi giorni or sono ha approvato il disegno di legge che autorizza il Ministero a costruire un palazzo ampio e spazioso per tutti i servizi del Ministero stesso; e ciò dimostra che da parte nostra almeno non abbiamo nulla trascurato per dare una soluzione sollecita e completa a queste deficienze che l'onorevole Leali lamenta e sulle quali siamo perfettamente d'accordo.

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

LEALI. Io devo ringraziare il sottosegretario di Stato, e dovrei dichiararmi soddisfattissimo perchè egli ha confermato, non solo il lamento mio per il *Bollettino ufficiale*, ma anche per gli altri servizi del Ministero.

Che vi siano progetti in corso di studio, sta bene, ma questi studi non finiscono mai! Dunque io vorrei pregare sul serio il ministro di agricoltura...

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Quello del Tesoro!

LEALI. ...di fare in modo che, almeno nel novembre, alla ripresa dei lavori parlamentari, il promesso disegno di legge venga presentato, discusso ed approvato.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione che l'onorevole Compans rivolge al mini-

stro della guerra « per sapere se nello straziante caso del valoroso capitano Ulivelli, si abbiano a lamentare delle responsabilità ».

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

VALLERIS, *sottosegretario di Stato per la guerra*. La tragica fine del compianto capitano Ulivelli ha profondamente colpito l'esercito tutto, e particolarmente la brigata specialisti del Genio, che l'annoverava tra i suoi migliori. Ed io sono grato all'onorevole Compans di avermi dato occasione di tributare in quest'Aula, innanzi ai rappresentanti della Nazione, una parola di reverenza e di affetto al valoroso sfortunato, alla nobile esistenza troncata nel compimento del dovere. (*Bene!*)

Le ascensioni libere sono parte essenziale delle istruzioni ed esercitazioni degli aereostieri militari presso tutti gli eserciti. Esse si eseguono normalmente in tutte le occasioni nelle quali si sia dovuto gonfiare un aereostato, e, per tanto, come è noto, al momento dello sfilamento, dopo quelle riviste alle quali interviene il parco aereostatico. Così è stato fatto nel caso del quale oggi parlo.

Non esistono, nè evidentemente potrebbero esistere, disposizioni tassative intorno a tali ascensioni. In pratica il comandante del parco ha tutta la libertà di azione e tutta la responsabilità di un comandante di reparto autonomo, ma all'ufficiale che parte in ascensione, è lasciata piena ed intera la decisione di partire, la scelta del momento e del modo di partire.

Nel caso attuale il compianto capitano Ulivelli riuniva in sé la duplice qualità di comandante del parco e di pilota dell'aereostato in partenza, ed era pertanto egli solo giudice assoluto della impresa cui si accingeva. La partenza dell'aereostato era resa piuttosto laboriosa dal vento alquanto fresco; ma nè il pilota, nè gli ufficiali del parco suoi dipendenti, si preoccupavano del temporale che era alle viste, perchè è ritenuto da aereostieri e da scienziati, che tale circostanza non costituisca pericolo, tanto che, precisamente in circostanze simili, si sono fatte più volte da scienziati ascensioni a scopo di studio.

Oltre a ciò il vento stesso che sbatteva l'aereostato aveva direzione opposta a quella delle nubi del temporale, e fu perciò ritenuto che l'aereostato non avrebbe trovato questo nella sua ascensione.

Le conclusioni della scienza furono per la prima volta contraddette, e le previsioni

dell'esperienza furono smentite da una fatalità tragica, all'infuori di qualsiasi responsabilità umana; fatalità tragica che ha spento la nobile e preziosa vita che noi piangiamo perduta e che, fra comune tristezza, circonda di nuova luce la virtù dei nostri ufficiali, il valore, l'audacia, la virtù dell'abnegazione e del sacrificio. (*Benissimo!*)

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

COMPANS. Le risultanze del rapporto, di cui ha testè dato lettura l'onorevole sottosegretario di Stato, escludono, che si fossero accertate, come era corsa voce fin dal primo momento, delle responsabilità dirette, che avrebbero reso più dolorosa ancora la sventurata fine del compianto capitano Ulivelli. Prendo atto adunque delle dichiarazioni fattemi, che, cioè « solo ad una fatalità tragica, all'infuori di qualsiasi responsabilità umana » si deve ascrivere la perdita di una preziosa esistenza, vittima del valore sfortunato, nel compimento del dovere.

Però, mi permetta, onorevole sottosegretario di Stato per la guerra, di manifestarle qualche dubbio che permane nella mia mente, circa il fatto che non siansi usate tutte le precauzioni da prendersi in simili esercizi, sempre così pericolosi; cautele tanto più necessarie, perchè, come ella disse, le conclusioni della scienza e le previsioni dell'esperienza furono smentite nella fatale ascensione.

Dubbio tormentoso, avvalorato da due circostanze. L'una, questa: ricevetti la stessa sera della catastrofe, una cartolina anonima concepita in modo da indurmi a credere che la persona fosse pratica nel mestiere, ma che per ragione di disciplina od altro, temesse di farsi riconoscere.

Diceva: « La causa principale del disastro raccapricciante, del quale fui testimonia, deve probabilmente ascrivere alla tintura o spalmatura metallica. Questa tintura ha dovuto forse produrre lo stesso effetto della carta d'argento in una bottiglia di Leyda per concentrare l'elettricità, ecc. ». Continuando a dare altre spiegazioni, che ometto per brevità, riservandomi di farle leggere la cartolina, onorevole sottosegretario di Stato, termina con queste parole: « chi ha potuto permettere questa disgraziata tintura metallica, che non viene adoperata nè consentita in alcun esercito europeo, per i suoi aerostati? Ed invece, perchè non si muniscono i nostri di opportuni parafulmini e paracadute? »

L'altra ragione che mi mantiene nel dubbio accennato, sta nella circostanza, che il tenente del genio, Cianetti, uno dei più valorosi e dei più esperti in materia di ascensioni, ebbe a dichiarare quella giornata, nefasta per l'aeronautica, ricordando che un anno prima, avendo i signori Minorette e Nazzarri, partendo dal parco di Milano, voluto compiere una ascensione in condizioni atmosferiche identicamente anormali, perdettero la vita precipitando poi nell'Adriatico.

Dunque, in sostanza, le condizioni atmosferiche del momento erano tali da sconsigliare l'ascensione; non parmi quindi molto esatto affermare che nè il pilota, nè gli ufficiali del parco, suoi dipendenti, si preoccupassero del temporale che era alle viste, mentre ella stessa dichiara che la partenza era resa alquanto laboriosa dal vento, ecc.

VALLERIS, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Non si preoccupavano.

COMPANS. Se ne preoccupavano siffattamente, che il tenente Cianetti manifestò chiaramente il suo pensiero, i suoi giudizi.

VALLERIS, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Dopo, dopo!

COMPANS. Prima, e dopo! È impossibile eliminare le preoccupazioni che tutti sentivano, a causa del tempo; ma il pilota, il povero capitano, pur avendo l'intuizione del pericolo, non credette di evitarlo, per non essere sospettato di mancanza di coraggio, dinanzi ai suoi subalterni ed alla folla impaziente dello spettacolo, cosicchè egli subì la suggestione del momento.

In quanto ai suoi subalterni, potevano essi sconsigliare il loro superiore dall'affrontare un pericolo, dinanzi ai soldati e dinanzi al pubblico; più ancora, potevano impedirglielo?

Ma altre preoccupazioni si debbono del pari rilevare dal fatto che il maggiore Morris, comandante la brigata specialisti, vedendo addensarsi nere nubi e comprendendo che era imminente un temporale, inviò il capitano Gargano dall'Ulivelli, per consigliarlo a mantenere il pallone ad una altezza minima nell'ascensione, e cercare di scendere subito — altri invece dice, col'ordine formale di non compiere l'ascensione, designata semplicemente come motivo ornamentale della rivista. Triste motivo! — Pur troppo, l'ordine od il consiglio, giunsero tardi, quando il pallone si librava già nello spazio, a quaranta metri di altezza.

Che le condizioni atmosferiche sconsi-

gliassero assolutamente l'ascensione nè sono conferma e dimostrazione i giudizi dati da competenti e scienziati, quali il professore Palazzo ed altri.

La sua risposta, onorevole sottosegretario di Stato, non fu completa nè esauriente quale l'avrei desiderata. Poichè, in merito alle disposizioni che dovrebbero regolare un servizio così pericoloso, ella si limitò a dirmi, che « non esistono e che evidentemente non potrebbero farsi disposizioni tassative intorno alle ascensioni ».

Ciò è troppo poco. Nessuno discute la utilità del servizio degli aereostati per l'esercito, ma si ha il diritto ed il dovere di pretendere che quel servizio utile sia vigilato e diretto con quella prudenza, che è doverosa sempre quando ne va di mezzo l'esistenza dei nostri soldati.

Il luttuoso avvenimento che oggi deploriamo non è il primo; facciamo in modo che sia, almeno, l'ultimo.

Non è pretendere troppo, che le esercitazioni utili all'esercito, e quindi alla forza nazionale per prepararla alla difesa del paese, si compiano con tutte le cautele possibili; non è giusto, non è ammissibile quindi, che si esponano soldati a morire, o quanto meno a gravi pericoli, soltanto per dare nelle riviste od in altre circostanze spettacoli di ascensioni o di altro genere. Non per questi scopi le famiglie affidano all'esercito i loro figli! Solo per supreme e accertate esigenze di servizio e di difesa, si deve esporre la vita dei nostri soldati.

LEALI. Perfettamente!

Voci. Benissimo!

COMPANS. Plaudendo alle belle e nobilissime parole di riverenza e di affetto rivolte dall'onorevole sottosegretario di Stato, al valore sfortunato, avrei voluto vedervi associato un pensiero generoso verso la sventurata donna.

Voci. L'ha detto....

COMPANS. Non l'ha detto.

Voci. No, no!

COMPANS....la sventurata compagna del povero estinto; — a Colei, che con subitaneo, nobile slancio di solidarietà delicata, un nucleo di pietose Donne, appartenenti alla grande famiglia militare... (*Il sottosegretario sorride*).

Scusi, ella ride sovente: non parmi sieno codesti argomenti che si prestino al sorriso, od alla burla. Ebbene, ripeto, la considero proprio come vedova, e come tale la considerano quelle gentildonne che stanno appunto cercando la maniera più

indicata e duratura per rendere meno difficile l'esistenza di quella infelicissima signora. Ed io credo, che ben possiamo, se non agli effetti legali, ma moralmente considerarla come vedova, ispirandoci a quei pensieri ed a quelle norme che vennero in questi ultimi giorni invocate a proposito delle due leggi sui matrimoni degli ufficiali, onde sia finalmente facilitata ad essi, con ogni maggior larghezza, la possibilità di compiere sacrosanti doveri.

Ebbene, se la pensione non può a rigore di legge essere accordata, neppure in caso eccezionale e così pietoso, nè io la chiesi, voglia almeno l'onorevole ministro assumere l'impegno di soccorrere quella infelice, in maniera discreta, coi fondi stanziati appositamente ogni anno in bilancio...

VALLERIS, sottosegretario di Stato per la guerra. Centosessantamila lire.

COMPANS. Precisamente (senza calcolare altre disponibilità)... per sussidi eventuali o continuativi, da assegnarsi appunto alle vedove e alle famiglie dei militari che non abbiano diritto alla pensione.

Accolga benevolmente la mia preghiera, l'onorevole ministro, — pensando che il povero capitano fu una nuova vittima del dovere, dell'abnegazione, dell'ardimento, combattendo nobilmente, e forse presago del pericolo che lo sovrastava, nell'infido elemento, questa nuova battaglia per il primato della scienza militare.

Meglio delle parole per quanto elevate da nobiltà di sentimento, sarà omaggio di vero affetto e di sincera riverenza alla sua memoria, il provvedere a rendere meno disagiata e tormentata la già triste esistenza della sua diletta compagna. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dall'onorevole Cascino rivolta al 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 ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di parlare.

COTTAFVI, sottosegretario di Stato per le finanze. Il Ministero già ha esaminato lo schema del regolamento per l'esecuzione della legge 15 luglio 1906, n. 383, contenente le disposizioni per favorire l'enfiteusi e la formazione di piccole proprietà o campi di esperimento compilato a cura del Ministero di agricoltura e commercio. Anzi il Ministero delle finanze ha compiuto tutti i propri rilievi e si è dato premura di comunicarli al Ministero di agricoltura e com-

mercio; pertanto io credo che l'onorevole Cascino possa essere soddisfatto.

Il Ministero delle finanze poi non ha creduto di prendere la iniziativa, per l'integrale compilazione del regolamento della legge sul Mezzogiorno perchè dalla legge stessa tale compilazione fu devoluta al Ministero di agricoltura e commercio.

Ha però già adottato tutti i provvedimenti necessari perchè tutte le disposizioni legislative d'indole tributaria di effetto immediato, avessero completa applicazione indipendentemente dal regolamento da compilarsi, mentre, per quanto riguarda l'avvenire, non resterà che fare includere nel Regolamento qualche articolo per disciplinare le esenzioni e riduzioni d'imposte che si riferiscono agli anni avvenire.

In ogni caso l'onorevole Cascino merita di essere elogiato, per aver sollecitato la presentazione di un regolamento, che è indispensabile, ed il suo interessamento è prova dell'affetto che egli porta alla regione a cui appartiene.

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

CASCINO. Sono più che soddisfatto e ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze della cortese risposta data alla mia interrogazione. Confido vivamente che il Governo provvederà con quell'urgenza che la gravità del caso richiede, perchè la Sicilia specialmente attende da questo regolamento il sollievo dalla miseria in cui versa.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Morgari al ministro di agricoltura, industria e commercio, « sulla non applicazione della legge per gli infortuni in Sterlizzi, Ruvo, Bitonto, Molfetta, ed altri luoghi della provincia di Bari ».

Non essendo presente l'onorevole Morgari, la sua interrogazione si intende decaduta.

Viene quindi l'interrogazione dall'onorevole Santamaria rivolta al 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 ».

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Siccome l'onorevole Santamaria ha presentato altre due interrogazioni sopra un argomento connesso a questa testè

letta, siamo d'accordo con l'onorevole interrogante, se la Camera lo consente, che io risponda a tutte e tre insieme.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, si dà lettura anche delle altre due rivolte al ministro dei lavori pubblici: Con la prima egli chiede « 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 ».

Con la seconda, « 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 ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. La prima interrogazione dell'onorevole Santamaria riguarda l'ampliamento desiderato dei locali della stazione di Caserta. La seconda riguarda la migliore sistemazione di qualche passaggio a livello. Per ambedue queste interrogazioni, io non ripeterò le ragioni generali esposte più volte in sede di bilancio ed in altre consimili interrogazioni: ma dichiaro all'onorevole interrogante che questi lavori, sia quello per ampliare la stazione in modo che risponda meglio alle esigenze locali ed al servizio dei viaggiatori, come l'altra relativa alla sostituzione dell'attuale passaggio a livello, sono allo studio presso la Direzione generale; ed anzi è stato di recente disposto un sopralluogo per concretare meglio questi lavori e per conciliare i progetti da farsi coi veri bisogni locali.

Quanto alla loro esecuzione, ripeto quello che è stato tante volte detto; doversi cioè seguire la graduatoria delle diverse urgenze, fra l'uno e l'altro lavoro. Ma affermo che gli studi sono in corso; e che taluno dei lavori, specialmente quello che riguarda il servizio merci, richiede anche sollecitudine, se non urgenza immediata.

L'altra interrogazione riguarda le tariffe ridotte per il percorso Napoli-Capua. Su questo punto l'onorevole interrogante vorrebbe la istituzione delle tariffe speciali che vigono nel percorso Napoli-Castellammare.

Senonchè nel percorso Napoli-Capua sono già in vigore tariffe ridotte; ed è da indagare se queste tariffe eccezionali Napoli-Capua siano o no più vantaggiose di quelle che sono state applicate alla linea Napoli-Castellammare.

Ad esempio, i biglietti ridotti di andata e ritorno non esistono nel percorso Napoli-Castellammare, mentre esistono nel tratto Napoli-Capua, cui s'interessa l'onorevole Santamaria. Ad ogni modo, la Direzione generale delle ferrovie dichiara che, se le rappresentanze locali, o meglio le popolazioni per il tramite delle loro rappresentanze ufficiali, faranno domanda per l'applicazione della tariffa medesima, che vige nel tratto Napoli-Castellammare, serie difficile di accoglierla non ci possono essere. Ed anzi, se la modificazione delle tariffe importerà qualche aumento di treni, anche a questo si è disposti.

Io prego l'onorevole interrogante di comunicare a quei rappresentanti locali, dei quali egli si fa autorevole interprete, che facciano la loro domanda categorica e precisa, in maniera che il provvedimento non abbia poi da sollevare altre lagnanze; in guisa, cioè, da assicurare che il provvedimento sarà di gradimento generale, poichè le ferrovie non si propongono che la soddisfazione di interessi generali; quando ciò risulti, io, fino da ora, dichiaro che la domanda potrà essere accolta.

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

SANTAMARIA. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle assicurazioni che mi ha dato. Però lo prego di sollecitare i lavori da lui annunciati, in modo che vengano compiuti al più presto possibile; poichè egli avrà potuto sapere dall'amministrazione delle ferrovie che la stazione di Caserta, specialmente per quanto concerne gli uffici, è rimasta come era per lo meno vent'anni fa, mentre vi è cresciuto notevolmente il movimento delle merci e dei passeggeri.

È urgente poi rimuovere l'inconveniente dei due passaggi a livello, l'uno prima, l'altro dopo la stazione (e questo secondo è d'importanza capitale perchè congiunge due comuni alla stazione di Caserta) che intralciano spesso il servizio delle merci.

Riguardo alla questione dei treni locali, io chiedeva che si stabilisse sulla linea Napoli-Capua quel servizio economico che si è attuato sulla linea Napoli-Castellammare. Applicando vetture automotrici, nel tratto

Capua-Napoli, si sfollerebbero i treni diretti, appagando i giusti desideri di quelle popolazioni. Nè trovo giusta l'obiezione che mi fu mossa che sulla linea Napoli-Castellammare è stato introdotto il servizio economico unicamente per vincere la concorrenza che fanno a quella linea le tramvie. Il servizio di Stato non è un servizio commerciale, ma è un importante servizio pubblico e quindi deve agevolare i trasporti appunto dove mancano e non dove ci sono già mezzi di trasporto economici.

Io comprendo, onorevole sottosegretario di Stato, che la tariffa attuale fra Napoli e Capua sia inferiore all'ordinaria, ma essa è certamente superiore del 30 per cento alla tariffa della linea Napoli-Torre Annunziata.

Seguirò il giusto consiglio dell'onorevole sottosegretario di Stato, eccitando le amministrazioni locali a presentare subito la loro domanda e sono sicuro che esse la presenteranno e che il ministro provvederà senza indugio.

Presentazione di disegni di legge.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge sul riposo settimanale, approvato dal Senato del Regno.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione del disegno di legge sul riposo settimanale, approvato dal Senato del Regno.

LACAVALA, *ministro delle finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVALA, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti due disegni di legge:

Istituzione degli uffici tecnici centrali per i monopoli dei sali e dei tabacchi.

Tabella del prezzo del trinciato forte prima qualità, e del trinciato forte qualità superiore ».

Prego la Camera di inviare questi due disegni di legge alla Commissione del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione dei seguenti disegni di legge:

Istituzione degli uffici tecnici centrali per i monopoli dei sali e dei tabacchi.

Tabella del prezzo del trinciato forte di prima qualità e del trinciato forte qualità superiore.

L'onorevole ministro chiede che questi due disegni siano inviati alla Commissione del bilancio. (*Pausa*).

Non essendovi osservazioni in contrario, così resta stabilito.

Si riprendano le interrogazioni.

PRESIDENTE. Viene ora la interrogazione dall'onorevole Gattorno rivolta al ministro dei lavori pubblici: « per conoscere le cause, che hanno determinato il trasloco dell'impiegato Pampersi dalla stazione di Corneto Tarquinia ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È molto semplice la risposta, che io debbo all'onorevole Gattorno.

Menotti Pampersi è stato di recente trasferito per la decima volta in otto anni, da che è al servizio delle ferrovie. È stato trasferito, per esigenze di servizio, e per gravi mancanze in servizio e fuori. (*Commenti*).

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

GATTORNO. Dovevo attendermi la risposta che mi ha dato l'onorevole sottosegretario di Stato, perchè ho commesso l'errore di non rivolgere la interrogazione al ministro dell'interno.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Sarà per un'altra volta!

GATTORNO. Io non intendevo muovere rimprovero all'Amministrazione delle strade ferrate, perchè anzi debbo riconoscere che essa usò tutti i riguardi a questo impiegato; ma siccome egli ha naturalmente le sue opinioni politiche e queste sono contrarie al Governo, e poichè la Direzione delle ferrovie non ne tiene conto, naturalmente dev'essersi occupata di lui l'autorità locale di pubblica sicurezza!

Sono quindi dolente, lo ripeto, di non aver chiamato a rispondere del trasferimento l'autorità politica, e quindi il ministro dell'interno. (*Commenti — Si ride*).

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Riparo subito alla sua mancanza,

onorevole Gattorno, rispondendole che il Ministero dell'interno non ha mai saputo dell'esistenza di un certo signor Pampersi nella stazione di Corneto; e che se il Ministero dell'interno dovesse fare tramutare tutti quei funzionari delle ferrovie che non hanno le idee politiche del Governo dovrebbe trasferirli tutti (*ilarità*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'onorevole Gattorno dice che avrebbe dovuto interrogare piuttosto il ministro dell'interno, perchè da parte dell'Amministrazione ferroviaria si usarono tutti i riguardi all'impiegato Pampersi. Se non che l'impiegato Pampersi è stato trasferito precisamente dall'Amministrazione ferroviaria, non potendo il Ministero dell'interno prendere alcun provvedimento al riguardo.

Crede l'onorevole Gattorno che l'Amministrazione ferroviaria abbia ingiustamente ceduto a indebite ingerenze del Ministero dell'interno; ma, data questa sua gravissima accusa, come può in pari tempo lodare la stessa Amministrazione di aver usato ogni riguardo a quell'impiegato?

La verità, onorevole Gattorno, è questa: che ella tempo fa ebbe a dichiarare ad un alto funzionario, del quale ho visto cenno in parecchi giornali del mattino, che anche lei, per le innumerevoli mancanze di questo impiegato, lo abbandonava ormai al suo destino. E la prova di ciò l'ho vista stamane nella sua interrogazione, poichè questa gli rende veramente un pessimo servizio.

Infatti la sua interrogazione richiama sul conto di questo impiegato tutta l'attenzione della Direzione generale, specialmente sopra fatti concreti, che, se dovevano esser ben noti al capo del personale, probabilmente erano ignoti al Consiglio di amministrazione ed al Comitato del personale. Ora, poichè lei insiste a ritenere che questo impiegato sia stato una vittima del Ministero dell'interno a causa delle sue opinioni politiche, per rassicurarlo, le dirò, onorevole Gattorno: io non conosco la fisionomia morale di questo impiegato se non attraverso i documenti che mi sono stati forniti, dai quali però risulta nel modo più manifesto che le sue opinioni politiche non ebbero neanche la più remota influenza sul provvedimento ultimo, come non l'ebbero sui nove provvedimenti eguali che sotto tutte le amministrazioni fin qui si dovettero

prendere a carico suo. Guardi, onorevole Gattorno, guardi un po'. (*Interruzioni — Commenti*).

Ho dichiarato che la politica non c'entra. Guardi per quale impiegato ella ha speso fin qui le sue più calorose premure: con sentenza 5 aprile 1898 il tribunale di Civitavecchia lo condannava per ingiurie e minacce (d'ordine politico, no certo); con sentenza del 29 gennaio 1903 fu condannato di nuovo per ingiurie, d'indole totalmente apolitica; con sentenza 4 novembre 1901 condannato alla reclusione per ingiurie; con sentenza 25 maggio 1903 condannato per lesioni e minacce. Vede che non siamo nel campo del pensiero, ma dell'azione (*Si ride*). Inoltre con sentenza 30 agosto 1904 fu condannato a 9 mesi di reclusione per oltraggio, lesioni e contravvenzioni, e con altra sentenza di quest'anno in corso gli fu inflitta altra condanna per ingiurie qualificate. (*Commenti*).

Lasciatemi finire, onorevoli colleghi: per ciò appunto ho detto che l'onorevole Gattorno ha reso un cattivo servizio al suo protetto (perchè finora questo impiegato è stato sotto la più benevola protezione dell'onorevole Gattorno). Per finire: a parte questi precedenti, è da sapere che proprio di recente, senza parlare d'altre colpe, un ispettore delle ferrovie si recò nell'ufficio di questo impiegato, per compiere una inchiesta, e per interrogarlo.

Egli si rifiutò recisamente di rispondere, e si rese irreperibile; oggi sarà a Roma, dicono le informazioni che io ho, se non forse nella tribuna pubblica della Camera dei deputati (*Viva ilarità*). Ma sentite: dopo il suo rifiuto di rispondere all'ispettore che aveva il diritto di interrogarlo, sia per il trasloco, sia per qualche altro provvedimento che è in vista, si vide affisso sulla porta della sua casa (egli abitava al primo piano) questo proclama di sua fattura. (*Mostra un foglio in carta rossa stampato a grossi caratteri*): « Qui si macellano sgherri giolittiani e farabutti ferroviari. — Per schiarimenti rivolgersi al primo piano ». (*Viva ilarità — Commenti*).

Per conseguenza, se c'è da esprimere meraviglia è quella che ho sentito ora qui attorno a me esprimere da molti colleghi: come cioè un ufficiale pubblico (poichè egli è infatti un pubblico ufficiale) di questa specie possa ancora trovarsi al servizio dello Stato. (*Approvazioni — Commenti*).

Una voce. Perchè lo mantenete?

GATTORNO. Posso parlare?

PRESIDENTE. Per fatto personale?

Voci. Parli! parli!

GATTORNO. No, per rispondere al sottosegretario di Stato per l'interno.

PRESIDENTE. Parli.

GATTORNO. Non posso rispondere al sottosegretario dei lavori pubblici, perchè il regolamento non me lo permette; però non posso a meno di osservargli che le sentenze non dicono nulla; perchè il Pampersi forse dovette subire delle condanne per avere giustamente reagito. (*Rumori*) Eh, signori, io ho subito due ingiuste condanne di questo genere e non sono mai stato un uomo nè indelicato nè ineducato. (*Interruzioni*).

Spesse volte le condanne per ingiurie non sono tali da mettere un uomo fuori del diritto comune; chi reagisce può essere anche una vittima delle altrui prepotenze. (*Interruzioni*).

L'onorevole sottosegretario dell'interno ha detto di non saper nulla, ma io potrei portare delle prove contro questa sua asserzione; perchè so che le autorità del luogo sorvegliavano quest'uomo e lo infastidivano continuamente quando egli compiva qualche atto politico. È venuta quindi naturalmente la reazione di quest'uomo contro le vessazioni di costoro che abusavano del loro potere. (*Commenti*).

Non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Essendo trascorso il termine assegnato alle interrogazioni, proseguiremo nell'ordine del giorno.

Letture di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di comunicare alla Camera una proposta di legge, che gli Uffici hanno ammesso alla lettura.

CIMATI, segretario, legge:

Proposta di legge dei deputati: Cicarelli, Rummo, Giunti, Teso, Del Balzo, Caldoro, Caputi, Mezzanotte, Bruniatti, Castellino, Venditti, Mango, Valeri, Visocchi, De Gennaro-Ferrigni, Giuliani, Salvia, Cipriani-Marinelli, Santamaria, Pascale, Pansini, Squitti, Maresca, Alessio, De Gennaro E., Strigari, Gatti, Pasqualino-Vassallo, Gallina, Libertini Pasquale, Malcangi, De Michetti, Rienzi e De Luca Paolo.

Articolo unico

I professori incaricati della supplenza nei regi Istituti d'istruzione classica, tecnica e normale per l'anno scolastico 1905-

1906 e riconfermati per l'anno 1906-1907, purchè legalmente abilitati, hanno diritto alla nomina a straordinari, come gli incaricati di cui al comma D) o come quelli di cui al comma E) dell'articolo 37 della legge 8 aprile 1906, n. 142 su gl'insegnanti medi.

PRESIDENTE. Sarà poi, d'accordo fra gli onorevoli proponenti ed il Governo, stabilito il giorno dello svolgimento di questa proposta di legge.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

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

PRESIDENTE. Ora 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, ieri fu approvato l'articolo 74-bis. Passiamo ora al Capo VIII. *Disposizioni diverse.*

Art. 75.

Per tutti i lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato, quando i beni da espropriare siano contenuti entro una zona di larghezza non superiore a metri cinquanta dal confine della ferrovia, la pubblica utilità viene dichiarata con decreto del ministro dei lavori pubblici, previa approvazione dei relativi progetti da parte del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Tutti i lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato potranno, con decreto del ministro dei lavori pubblici, udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, essere dichiarati urgenti ed indifferibili agli effetti dell'articolo 71 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificato dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188.

Quando i beni da espropriare eccedano il detto limite, la pubblica utilità dei lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato verrà dichiarata con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di Stato, previa approvazione dei relativi progetti da parte del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Al secondo comma di questo articolo Governo e Commissione d'accordo propongono di sostituire il seguente secondo comma:

« Tutti i lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato potranno, con decreto

del ministro dei lavori pubblici, udito il Consiglio, essere dichiarati urgenti ed indifferibili agli effetti dell'articolo 71 della legge 25 giugno 1865, n. 2359 modificato dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188 ».

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Avverto che là dove è detto: « udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici », deve dirsi: « udito il Consiglio di amministrazione ».

PRESIDENTE. Sta bene. Se nessuno chiede di parlare, metto a partito l'articolo 75 con le modificazioni concordate tra Governo e Commissione e con la correzione testè enunciata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

(È approvato).

Ora segue un articolo 75-bis, aggiuntivo, concordato tra il Governo e la Commissione che è il seguente:

« Alle espropriazioni occorrenti così per lavori sulle linee esistenti, come per nuove costruzioni ferroviarie, si applicheranno le norme degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, per il risanamento della città di Napoli.

« Nei luoghi però dove vengano disposizioni legislative speciali più favorevoli alle Amministrazioni esproprianti, tali disposizioni saranno applicate anche alle espropriazioni da eseguirsi nell'interesse dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato ».

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Per dileguare il dubbio che il secondo comma di questo articolo 75-bis riguardi unicamente le leggi più favorevoli attualmente vigenti, senza tener conto delle altre che potessero poi essere approvate in seguito come per esempio la legge per Roma, le cui disposizioni potranno essere estese ad altre città d'Italia, propongo che invece di dire nel secondo comma « nei luoghi però dove vengano disposizioni legislative speciali » si dica: « nei luoghi però dove vigessero disposizioni, ecc. ».

Con questa modificazione tutte le disposizioni speciali vigenti in altri luoghi sarebbero applicabili ai lavori ferroviari, quando risultassero più vantaggiose.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici propone dunque che al secondo comma dell'articolo 75-bis alla parola « vengano » si sostituisca la parola « vigessero ». Se nessuno chiede di parlare,

metto a partito l'articolo 75-bis con questa modificazione proposta dall'onorevole ministro.

(È approvato).

Art. 76.

All'Amministrazione stessa, sotto la diretta dipendenza del ministro dei lavori pubblici, sono affidati gli studi, la direzione e la sorveglianza dei lavori per nuove ferrovie da costruirsi per conto diretto dello Stato. Tale incarico è estraneo all'esercizio autonomo delle ferrovie.

Le spese all'uopo occorrenti sono fatte coi fondi stanziati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

I lavori per la costruzione di nuove ferrovie sono eseguiti, liquidati e collaudati dall'Amministrazione suddetta, applicando però le norme ordinarie vigenti per le altre opere pubbliche dello Stato.

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

« L'attuale servizio costruzioni dell'Amministrazione ferroviaria di Stato passerà alla diretta dipendenza del ministro dei lavori pubblici e ad esso saranno affidati gli studi e la direzione dei lavori per la costruzione delle nuove ferrovie per conto dello Stato ».

Ma poichè l'onorevole De Seta vi rinunzia, non essendovi oratori iscritti, se non vi sono osservazioni, l'articolo s'intende approvato.

(È approvato).

Art. 77.

Spetta al servizio legale presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la consulenza, la rappresentanza ed il patrocinio contenzioso in tutte le controversie dipendenti dal contratto di trasporto e dai contratti di lavori e forniture relativi allo esercizio ferroviario; nelle controversie relative alle responsabilità per danni patiti da terzi a causa dell'esercizio medesimo; nonchè nelle controversie relative a' dritti ed obblighi del personale ferroviario.

Ogni altra controversia interessante le ferrovie dello Stato è devoluta alle regie Avvocature erariali, che vi provvedono come per qualunque Amministrazione dello Stato.

Dove sorga dubbio sulla competenza rispettiva fra le regie Avvocature erariali e gli Uffici del servizio legale ferroviario, udito

il regio avvocato generale erariale e l'Amministrazione ferroviaria, decideranno d'accordo i ministri del tesoro e dei lavori pubblici.

Nel caso in cui sia evocata in giudizio l'Amministrazione dello Stato cumulativamente come esercente e come proprietaria, la difesa sarà affidata alle regie Avvocature erariali, che prenderanno gli opportuni accordi con gli Uffici del servizio legale ferroviario.

Quando in giudizio voglia dedursi la illegittimità della rappresentanza, siffatta eccezione deve, a pena di decadenza, proporsi innanzi al primo giudice e prima di qualsiasi deduzione di merito.

Purchè consti della loro qualità, i funzionari appartenenti agli Uffici del servizio legale ferroviario, non hanno bisogno di speciale mandato per assumere il patrocinio delle ferrovie dello Stato innanzi qualunque magistratura del Regno.

Al primo comma dell'articolo, Governo e Commissione propongono di sostituire il seguente:

« Spetta al servizio legale presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la consulenza, la rappresentanza ed il patrocinio contenzioso in tutte le controversie dipendenti dal contratto di trasporto e da atti, provvedimenti e contratti di lavori e forniture relativi allo esercizio ferroviario; nelle controversie relative alle responsabilità per danni patiti da terzi a causa dell'esercizio medesimo; nonchè nelle controversie relative a' dritti ed obblighi del personale ferroviario ».

Intorno a questo articolo aveva anche chiesto di parlare l'onorevole Alessio per dar ragione del seguente emendamento da lui presentato:

« Sostituire al primo comma, alle parole: dipendenti dal contratto di trasporto e dai contratti di lavori e forniture relativi all'esercizio ferroviario, le parole: dipendenti dal contratto di trasporto e da atti, provvedimenti e contratti per lavori e forniture relativi all'esercizio ferroviario ».

L'onorevole Alessio non è presente: e ad ogni modo il suo emendamento è già stato accolto.

Anche l'onorevole Pescetti fa una proposta: quella di sopprimere il quarto comma dell'articolo. Vi insiste onorevole Pescetti?

PESCETTI. Vorrei sapere se il Governo l'accetta.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. No, no.

PESCETTI. Allora non vi insisto.

PRESIDENTE. Dimodochè l'articolo rimane approvato.

(È approvato).

Art. 78.

Delle sedi di Compartimenti la difesa dell'Amministrazione è affidata, di regola, agli Uffici del servizio legale.

Fuori le sedi di detti Uffici il patrocinio delle liti che interessano le ferrovie dello Stato sarà, di regola, affidato a delegati ammessi in albo speciale, che verrà redatto per ciascuna sede di Tribunali, Corti d'appello o Corti di cassazione. La trattazione delle cause, potrà essere continuata negli altri stadi di giurisdizione dal delegato cui fu affidata in principio.

Gli albi dei difensori delegati saranno, per effetto della presente legge, approvati dal Consiglio di amministrazione su parere di una Commissione per ciascuna sede di Compartimento.

Detta Commissione sarà composta del primo presidente e del procuratore generale della Corte d'appello, del regio avvocato erariale, del presidente del Consiglio dell'ordine degli avvocati e del capo dell'ufficio legale ferroviario della sede del Compartimento.

Saranno preferiti per detta iscrizione quegli attuali avvocati delegati ferroviari o delegati erariali che si reputeranno più idonei al patrocinio delle liti ferroviarie. Il numero degli iscritti nell'albo sarà determinato in seguito a parere della Commissione suddetta ed in proporzione ai bisogni del servizio. In caso di vacanze, ne sarà data pubblica notizia.

Le norme che regolano la difesa delegata di tutte le altre Amministrazioni dello Stato, sono estese anche all'Amministrazione ferroviaria specialmente per quanto dispongono pel divieto di assumere cause contro le altre amministrazioni dello Stato, pel vincolo di dipendenza verso l'ufficio delegante, e per l'obbligo di accettare le liquidazioni delle proprie competenze così come fatte dall'ufficio delegante.

Spetta a' capi degli Uffici legali di scegliere caso per caso fra gl'iscritti nell'albo il delegato a trattare ogni singola causa, non ritenuta a difesa diretta, tenendo conto delle relative attitudini e di un'equa distribuzione degli incarichi.

Sulla proposta dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, può il ministro dei la-

vori pubblici, incaricare avvocati del libero Foro pel patrocinio di liti di eccezionale gravità.

I membri del Parlamento sono incompatibili ad assumere tali incarichi, nonchè a essere iscritti nell'albo dei delegati.

Ha chiesto di parlare intorno a questo articolo l'onorevole Abignente. Ne ha facoltà.

ABIGNENTE, *relatore*. Nell'articolo 78 accettiamo l'emendamento proposto dall'onorevole Alessio al secondo comma, nella parte per cui è detto: « Fuori le sedi di detti uffici il patrocinio delle liti che interessano le ferrovie dello Stato potrà essere affidato ai delegati ».

PRESIDENTE. L'altra parte m ne?

ABIGNENTE, *relatore*. Sì.

PRESIDENTE. L'onorevole Pescetti poi aveva proposto al quarto comma di sopprimere le parole: « e del procuratore generale della Corte di appello ».

ABIGNENTE, *relatore*. Non possiamo accettarlo.

PESCETTI. Allora non insisto.

PRESIDENTE. L'articolo 78 rimane dunque come è stato letto, con la sola modificazione proposta dall'onorevole relatore in relazione all'emendamento dell'onorevole Alessio.

Chi approvà questo articolo così modificato voglia alzarsi.

(È approvato).

Art. 79.

L'amministrazione ferroviaria entro un anno dalla pubblicazione della presente legge procederà al riordinamento degli Uffici pel servizio legale, ed il relativo personale sarà reclutato tra i funzionari degli attuali Uffici di consulenza legale ferroviaria, che, oltre la laurea di giurisprudenza, abbiano i requisiti richiesti dalla legge 8 giugno 1874, per l'esercizio delle professioni di avvocato e procuratore, unitamente alla necessaria attitudine pel disimpegno delle funzioni forensi. Coloro i quali non avessero ovvero non conseguissero tali requisiti saranno adibiti ad altri uffici.

Ai posti vacanti per effetto del riordinamento suddetto si provvederà o mercè i pubblici concorsi, di cui al seguente capoverso, ovvero scegliendo, secondo le norme che saranno dettate dal regolamento: tra i funzionari delle regie Avvocature erariali; e tra i funzionari del pubblico ministero,

giudici di tribunale, pretori ed aggiunti giudiziari.

Anche per effetto del riordinamento disposto dal presente articolo, il capo del servizio legale presso la Direzione generale ed i capi del servizio legale presso le sedi compartimentali, saranno nominati per scelta fra i funzionari di cui al precedente capoverso, per concorso, e fra i funzionari degli attuali Uffici, per merito riconosciuto dal Consiglio di amministrazione, dietro comprovato esercizio dell'avvocatura contenziosa e senz'alcun riguardo ad anzianità di servizio.

Per l'eventuale completamento del ruolo organico e per le future occorrenze di personale, si provvederà mediante concorso per titoli ed esami fra i laureati in giurisprudenza di età non superiore ai 35 anni, che siano rispettivamente iscritti, almeno da un anno, nell'albo degli avvocati o de' procuratori esercenti presso le Corti od i tribunali del Regno ed abbiano effettivamente esercitata l'avvocatura contenziosa.

Con regio decreto, udito il Consiglio di amministrazione ed il Consiglio di Stato, saranno stabilite le norme pel riordinamento e pel funzionamento del servizio legale ferroviario nonchè per l'esazione e ripartizione, fra' funzionari, delle competenze poste a carico delle controparti.

A questo articolo 79 l'onorevole Alessio proponeva parecchi emendamenti, ma non essendo egli presente, si intende che li abbandoni.

ABIGNENTE, *relatore*. In buona parte sono stati accettati questi emendamenti col nuovo articolo 79 concordato fra il Governo e la Commissione.

PRESIDENTE. Allora diamo lettura del nuovo testo concordato dell'articolo 79.

« L'amministrazione ferroviaria entro un anno dalla pubblicazione della presente legge procederà al riordinamento degli Uffici pel servizio legale, ed il relativo personale sarà reclutato: tra i funzionari degli attuali Uffici di consulenza legale ferroviaria, che, oltre la laurea di giurisprudenza, abbiano i requisiti rispettivamente richiesti dalla legge 8 giugno 1874, per l'esercizio delle professioni di avvocato e procuratore, unitamente alla necessaria attitudine pel disimpegno delle funzioni forensi. Coloro i quali non avessero ovvero non conseguissero, nel detto

anno, tali requisiti saranno adibiti ad altri uffici.

« Ai posti vacanti per effetto del riordinamento suddetto si provvederà o mercè i pubblici concorsi, di cui al successivo penultimo capoverso, ovvero scegliendo, secondo le norme che saranno dettate dal regolamento: tra i funzionari delle regie Avvocature erariali; e tra i funzionari del pubblico ministero, giudici di tribunale, pretori ed aggiunti giudiziari.

« Anche per effetto del riordinamento disposto dal presente articolo, il capo del servizio legale presso la Direzione generale ed i capi del servizio legale risiedenti presso le sedi compartimentali, saranno nominati per scelta fra i funzionari di cui al precedente capoverso, e fra i funzionari degli attuali Uffici, per merito riconosciuto dal Consiglio di amministrazione, dietro comprovato esercizio dell'avvocatura contenziosa e senz'alcun riguardo di anzianità di servizio, ed in difetto per speciale concorso ».

ABIGNENTE, *relatore*. Dopo questa parte, modificata secondo gli emendamenti Alessio, vengono i due ultimi capoversi dell'articolo 79, vecchio testo.

PRESIDENTE. Dunque rimarrebbero fermi i due capoversi che cominciano: il primo con le parole « per l'eventuale completamento, ecc. », ed il secondo con le parole « con regio decreto, ecc. ».

ABIGNENTE, *relatore*. Perfettamente.

DE NAVA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

DE NAVA. Io pregherei prima di tutto di correggere un errore che forse è di stampa.

Nel nuovo testo concordato fra Governo e Commissione, il primo comma termina con due punti, mentre dovrebbe continuare, e farsi un solo comma dei due primi.

ABIGNENTE, *relatore*. È questione di coordinamento.

DE NAVA. Una seconda osservazione è questa: negli emendamenti Alessio c'era la proposta di sostituire alla frase: i « funzionari residenti presso le sedi compartimentali », l'altra frase: « residenti nelle sedi compartimentali ». E ciò per la ragione che, secondo le stesse proposte del Governo e della Commissione, il servizio legale non dipende direttamente dalle direzioni compartimentali, ma dipende dall'ufficio legale centrale. Quindi, la parola *presso*, non sarebbe esatta.

In ultimo, onorevole ministro, vi era negli emendamenti Alessio una proposta concernente le pensioni. Domando al mi-

nistro se vuol darmi qualche chiarimento in proposito.

PRESIDENTE. L'onorevole De Nava sa che quando un proponente di emendamenti non è presente, gli emendamenti stessi si intendono ritirati.

DE NAVA. Mi permetta, onorevole presidente. Io mi rimetto a tutt'occhè che ella vorrà disporre; ma nel regolamento è anche stabilito che un emendamento proposto da un deputato può essere sostenuto anche da chi non l'ha presentato. Per ciò io sono nel diritto di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole De Nava voleva sostituire alla frase adoperata nel primo testo l'altra: « i capi del servizio legale risiedenti nelle sedi compartimentali ».

ABIGNENTE, *relatore*. C'è: risiedenti.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. La medesima frase è stata appunto adoperata in questo articolo concordato. Infatti, se l'onorevole De Nava legge il quarto comma, troverà che vi si dice:

« Anche per effetto del riordinamento disposto dal presente articolo, il capo del servizio legale presso la Direzione generale ed i capi del servizio legale risiedenti presso le sedi compartimentali, saranno nominati per scelta fra i funzionari di cui al precedente capoverso, e fra i funzionari degli attuali Uffici, per merito riconosciuto dal Consiglio di amministrazione, dietro comprovato esercizio dell'avvocatura contenziosa e senz'alcun riguardo ad anzianità di servizio, ed in difetto per speciale concorso ».

E questa è proprio la frase dell'onorevole Alessio. D'altra parte la conseguenza che si è voluta trarre dall'onorevole Alessio e che ha ribadito l'onorevole De Nava da questo mutamento di dizione, che cioè il servizio legale debba essere indipendente da l'ordinamento per compartimenti, va oltre il pensiero mio e quello della legge: perchè la legge ha dichiarato che tutto ciò che si riferisce all'ordinamento tecnico ed amministrativo interno, sarà più tardi determinato con regolamento. Di guisa che io ho accettato l'emendamento per non pregiudicare la questione; ma non intendo che sia risolta in un senso o nell'altro.

Questa mi pare l'osservazione di sostanza che ha fatto l'onorevole De Nava.

Inoltre egli ha sollevato la questione delle pensioni. Ora io non credo opportuno, in questa sede, di pregiudicare la questione delle

pensioni, che rimarrà soggetta alle disposizioni che regolano il passaggio dei funzionari da uno ad altro ufficio dello Stato.

PRESIDENTE. L'onorevole Pescetti aveva proposto il seguente emendamento:

« Al terzo comma, dopo le parole: si provvederà, sostituire: per pubblici concorsi e sopprimere la parte rimanente del comma.

Al quarto comma, alle parole: e senz'alcun, sostituire: con relativo ».

Ma dopo il testo concordato di cui ho dato lettura...

PESCETTI. Io non l'ho avuto.

PRESIDENTE. È stampato.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Pescetti propone che in ogni caso si debba provvedere per pubblico concorso; invece, il testo proposto all'approvazione della Camera è il seguente:

« Ai posti vacanti per effetto del riordinamento suddetto (quello del servizio legale) si provvederà o mercè i pubblici concorsi, di cui al successivo penultimo capoverso, ovvero scegliendo, secondo le norme che saranno dettate dal regolamento: tra i funzionari delle regie avvocature erariali; e tra i funzionari del pubblico ministero, giudici di tribunali, pretori ed aggiunti giudiziari ».

In altri termini, il pensiero nostro è stato che si dovesse anzitutto provvedere ai bisogni del servizio col personale esistente, poichè questo ha legittimi interessi e legittime aspettative da far valere; e che, per quei posti che non potessero essere convenientemente affidati a coloro che presentemente fanno parte dell'ufficio legale, si dovesse provvedere altrimenti.

E in qual modo? O per pubblici concorsi o per passaggio da un'amministrazione ad un'altra.

Ora il vedere, nei casi concreti, se convenga seguire l'uno o l'altro metodo, o in parte un metodo e in parte l'altro, è questione di fatto, che dev'essere lasciata all'apprezzamento del Consiglio di amministrazione.

Se nella magistratura giudicante, nel pubblico ministero o nelle avvocature erariali si troveranno avvocati quali abbiano dato già prova di poter tenere con onore l'ufficio di difensore a vantaggio dello Stato, si potranno accogliere le loro domande e sarà inutile far concorsi; ma se non vi saranno richieste da parte di funzionari di quegli uffici o se i richiedenti non fossero

ritenuti degni, o convenga per altre ragioni rinnovare l'organismo defensionale di sangue più giovane e vigoroso, allora si procederà al concorso.

Abbiamo voluto insomma lasciare una grande latitudine all'amministrazione, per giudicare secondo i casi concreti, e non in via di massime astratte.

PESCETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

PESCETTI. Questa volta, per un caso eccezionale, il ministro si è un po' avvicinato al pensiero mio.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ma è lei, che si è avvicinato a me. (ilarità).

PESCETTI. Io avevo presentato un emendamento, ed il ministro ha modificato il testo dell'articolo.

Io però persisterei nel concetto manifestato: di scegliere soltanto in un libero concorso coloro che dovrebbero entrare in questo ufficio commerciale. Questo ufficio commerciale (ho presentato un emendamento in proposito) l'avete decapitato: perchè avete creato consulenti che non possono direttamente difendere in tribunale.

ABIGNENTE, relatore. Chi l'ha detto?

PESCETTI. Ora, a prescindere da questo stato di fatto che ormai non si discute più, perchè ormai l'articolo è votato, io sono di parere che, piuttosto di andare a prendere uomini che non hanno avuto la forza di vivere negli uffici nei quali erano entrati, prima di andare a prendere gli scarti, gli addolorati, i mortificati nella carriera... (Clamori).

Sicuro, è evidente! Voi avete un uomo che ha innanzi a sè la carriera del pubblico ministero, un uomo che ha innanzi a sè la carriera di arrivare fino alla Corte di cassazione; ed un bel giorno questo uomo lo volete portare negli uffici di consulenza ferroviaria a discutere di tariffe! Ma questo uomo è mancato al sogno della sua vita; sarà come certi delegati di pubblica sicurezza laureati in legge.

Quindi, onorevoli colleghi, siccome il sentimento della dignità e della responsabilità, siccome il pensiero di progredire è la ragione della vita e del lavoro proficuo, così io credo che, piuttosto di andare a raccogliere negli uffici i mortificati, si debba aprire il libero concorso. Se domani io entrassi nelle file del pubblico ministero... (Commenti — Interruzioni) non è superbia il dire che a tanti pubblici ministeri non sarei inferiore... (Si ride) o nelle fila della

magistratura giudicante, è evidente che il giorno in cui avessi scelto quella carriera, e poi anzichè rimanere nell'ambito di essa e nel sogno delle grandi aspirazioni dovessi riparare in un ufficio commerciale e discutere di tariffe e di merci, mi sentirei perduto, se non altro al sogno della mia vita professionale.

Ora piuttosto che scegliere tra gli smarriti, voi dovete aprire un libero concorso, e ci potranno essere giovani che cominciano bene dove gli altri finirebbero male.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Pescetti insiste perchè anche il terzo comma, come è concordato, si fermi alle parole: « pubblici concorsi »?

PESCETTI. Insisto.

ABIGNENTE, relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ABIGNENTE, relatore. Potrei fare grazia all'onorevole Pescetti di rispondere sulla prima parte del suo discorso; ma è necessario che io fornisca uno schiarimento alla Camera, dal momento che egli con tanto calore ha insistito circa sognate ingiustizie.

Egli afferma che noi abbiamo voluto soppiantare gli avvocati degli uffici legali ferroviari, per conferire all'Avvocatura erariale una competenza che ad essa non spetterebbe.

Ora, me lo perdoni l'onorevole Pescetti, egli non ha letto con precisione l'articolo che ha voluto censurare. Di che si tratta?

L'amministrazione spesso è evocata in giudizio in doppia e perfino in tripla rappresentanza; è citato ad esempio il capo stazione, il direttore compartimentale, oppure il direttore generale, e l'amministrazione pubblica come Ministero dei lavori pubblici. E non basta; spesso è evocata in giudizio come esercizio e come patrimonio. Ora è accaduto il fatto che l'amministrazione ferroviaria siasi presentata al magistrato difesa da due o tre avvocati, i quali, naturalmente, hanno cercato di scaricare l'uno sull'altro la responsabilità della lite. La conseguenza è stata d'ordinario la condanna dell'amministrazione, e ciò appunto a cagione di codesta fattica inerente alla molteplicità delle rappresentanze.

Ora, per evitare i conflitti e i danni inevitabili del genere, nel caso in cui ci siano cumuli di azione, soltanto allora fu prescritto che debba assumere la rappresentanza unica l'avvocato erariale il quale, come difensore del patrimonio, riassume in sé anche le ragioni dell'esercente od utente.

Dunque vede l'onorevole Pescetti che noi non abbiamo spogliato alcuno della giurisdizione che logicamente gli spetta.

Veniamo all'altra parte del discorso del preopinante.

L'onorevole Pescetti dice: noi vogliamo sempre il concorso; e lo vogliamo sempre imposto all'amministrazione ferroviaria.

Dunque gli, fautore dell'autonomia, vuole sovrapporsi al libero giudizio del Consiglio di amministrazione, al quale invece noi abbiamo voluto deferire una maggiore libertà di azione.

Ma io debbo anche aggiungere all'onorevole Pescetti, che è un avvocato distinto, che il noviziato assai spesso è fatto a spese dei clienti! Ora nel caso nostro ci troviamo di fronte ad un'amministrazione che esercita, e non può tollerare noviziati a spese del servizio; laonde, sul momento deve provvedere prima al servizio e poi a creare vivai di funzionari; laonde se dappertutto questa amministrazione dovesse bandire i concorsi per i nuovi avvocati, evidentemente da tali concorsi uscirebbero giovani bensì valorosi, ma non ancora *avvocati fatti*; ed invece qui si tratta della necessità urgente di avere *avvocati provati*. Questi avvocati, per la maggior parte, sono negli uffici legali ferroviari, e nessuno ha voluto togliere loro il diritto che loro proviene dalla carriera; ma nel caso di vacanze e, meglio, nel caso in cui si trovino agli uffici legali adibite persone sfornite de' titoli voluti dalle leggi vigenti per le professioni di avvocato e procuratore, evidentemente, dovendo provvedere al bisogno immediato, si provvede più opportunamente con funzionari di Stato, i quali abbiano già dato tutte le garanzie di legge, e tutte le garanzie di una lunga pratica.

Il Consiglio di amministrazione sarà libero di scegliere fra questi funzionari dello Stato i quali abbiano dato prova del loro sapere e della loro avvedutezza; ed in difetto ricorrerà ai concorsi.

Quindi la Commissione confida che lo stesso onorevole Pescetti siasi convinto della giustizia della disposizione proposta; e comunque deve dichiarare che non può accettare l'emendamento dall'onorevole Pescetti presentato.

PRESIDENTE. Onorevole Pescetti, insiste nel suo emendamento.

PESCETTI. Insisto.

PRESIDENTE. Dunque, come la Camera ha udito, l'onorevole Pescetti propone che al terzo comma di cui è stata data let-

tura, dopo la parola: *si provvederà*, di sostituire le parole: « per pubblici concorsi » e sopprimere la parte rimanente del comma.

Metto a partito questo emendamento, che non è accettato nè dal Governo, nè dalla Commissione. Coloro che l'approvano sono pregati di alzarsi.

(*Non è approvato*).

L'onorevole Pescetti propone inoltre che al quarto comma alle parole: « e senz'altro », si sostituiscono le parole: « con relativo ».

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro di non potere accettare l'emendamento dell'onorevole Pescetti.

Trattasi di posti direttivi dell'amministrazione; quando si tratta della nomina dell'avvocato capo al quale è affidata la responsabilità massima della difesa degli interessi delle ferrovie, l'anzianità non conta nulla, come nulla dovrebbe contare per tutti i posti direttivi che implicano maggiori responsabilità.

PRESIDENTE. Onorevole Pescetti, insiste nel suo emendamento?

PESCETTI. Per non ripetere una votazione come quella fatta ora, non insisterò.

PRESIDENTE. Allora metto ai voti l'articolo 79 come è stato proposto dalla Commissione e dal Governo. Chi l'approva, si compiaccia alzarsi.

(*È approvato*).

L'onorevole Pescetti propone il seguente:

Art. 79-bis.

Il personale degli uffici di ragioneria, contabilità e controllo (escluso quello adetto a funzioni d'ordine) e il personale degli uffici commerciali con attribuzioni che abbiano attinenza alle funzioni di ragioneria, verrà scelto tra gli agenti muniti del diploma di ragioniere e che siano iscritti all'albo dei ragionieri provetti.

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

PRESIDENTE. Ne ha acoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro che l'articolo 79-bis proposto dall'onorevole Pescetti è estraneo al tema di questa legge, perchè questa legge non determina le condizioni di carriera dei gradi delle ferrovie di Stato. A ciò provvede il regolamento del personale che non

ha dato luogo ad inconvenienti apprezzabili e che determina in ciascun grado le condizioni di ammissione ed il valore dei rispettivi titoli. Ora non si potrebbe trattare in questa legge, coll'articolo 79 bis, della condizione fatta al personale di ragioneria e di contabilità e dei controlli, per risolvere la vessata questione dei ragionieri diplomati, senza regolare la condizione di tutti gli altri gradi del personale ferroviario.

Io, quindi, devo pregare l'onorevole Pescetti di non insistere in cotesto suo articolo; tanto più che l'Amministrazione non manca di tener conto del valore dei diplomi. Ma, come ho dichiarato ieri, se i diplomi hanno un valore, questo è relativo, poichè valore spesse volte superiore hanno lo zelo, la capacità dimostrata nel servizio, e nelle funzioni speciali alle quali il personale è adibito, e tanti altri coefficienti che l'Amministrazione soltanto è in grado di valutare. È una questione di apprezzamento che la pubblica Amministrazione deve fare volta per volta, e porle limiti angusti, aprioristici, sarebbe male. Ma questa è una considerazione, ripeto, secondaria perchè la ragione principale è quella che l'articolo 79-bis è estraneo al tema del presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Onorevole Pescetti, insiste?

PESCETTI. Comprendo che anche questo articolo 79-bis è destinato a non entrare nella legge, ma esso riproduce il desiderio insistentemente e solennemente manifestato da coloro che sono rivestiti di una singolare competenza tecnica, come i ragionieri diplomati.

Infatti questa legge si occupa dell'ufficio legale, della competenza giuridica e della competenza tecnica nel campo dell'assistenza legale e medica; e altri dicono, e non mi sembra fuor di luogo, che ci si dovesse preoccupare anche della competenza tecnica nel campo della ragioneria; tanto più che, anche di recente, la Corte dei conti ha fatto rilievi di una certa importanza intorno al modo come sono tenute le contabilità dell'amministrazione ferroviaria. Quindi il credere che in questa materia della ragioneria si possa improvvisare...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non si improvvisa niente.

PESCETTI. ...vuol dire creare il diletantismo in funzioni importantissime, quali sono quelle destinate a determinare l'utilità dei fatti amministrativi prima che si compiano, a registrarli quando sono com-

piuti, a controllarli sempre in ogni loro elemento, a fornire notizie sullo stato economico dell'azienda, a preparare i bilanci, i rendiconti ed ogni altro documento contabile. Quanto più noi si voleva e si vuole autonoma l'azienda ferroviaria di Stato e tanto più deve essere fornita di organi di tecnica competenza per avere quella garanzia e quella sicurezza che si addice ad una amministrazione di tanta importanza.

I ragionieri chiedevano che, in forza della legge, venisse stabilito che quando si rendessero vacanti dei posti nei primi gradi dovessero essere chiamati e dichiarati specialmente idonei. Io fino a questo punto non sono arrivato, imperocchè si sarebbe ferito lo stato di servizio e il diritto acquisito di coloro che oramai fanno parte della ragioneria.

Ma il dare norme per l'avvenire lo credo saggio e salutare.

Mi conceda la Camera di ricordare quanto ebbe a scrivere nella sua relazione sul disegno di legge per le modificazioni al testo unico di legge sull'amministrazione e contabilità dello Stato, il ministro Magliani. Egli scrisse che la contabilità è necessaria nella vita amministrativa, come la luce e l'aria sono necessarie alla vita animale. Essa non è che la meccanica rappresentativa della vita aziendale, dovendo il corpo scritturale rispecchiare i fatti amministrativi tutti e singoli coi rispettivi loro effetti economici e giuridici, così come sono avvenuti nella cronologica loro suddivisione, e costituire una salda guarentigia contro ogni sorta di infedeltà amministrative.

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

PRESIDENTE. Parli.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Le parole dell'onorevole Pescetti farebbero supporre che la direzione generale delle ferrovie dello Stato abbia assunto il personale necessario alla ragioneria senza garanzia di titoli di studio. Orbene ciò non è vero; perchè regola generale, ribadita in questo disegno di legge, è che nell'Amministrazione ferroviaria tutti i posti, salvo i più umili, si conseguono per concorso, e per concorso entrano pure i ragionieri, i quali devono presentare il loro diploma.

La questione è sorta per il personale di ragioneria, entrato in servizio al tempo delle vecchie Società, e che è stato compreso nel personale di Stato; e qui si è accesa una disputa di preferenza tra coloro che avevano il diploma e coloro che non l'avevano.

Ma può essere sicura la Camera e l'onorevole Pescetti che il personale, che si assumerà per le funzioni di ragioneria, si assumerà come tutto l'altro personale, cioè con la garanzia di un pubblico concorso; al quale saranno ammessi soltanto coloro che abbiano i titoli di studio necessari.

PESCETTI. Non insisto nella mia proposta, anche perchè le ultime dichiarazioni del ministro mi danno una certa soddisfazione.

PRESIDENTE. Così la proposta Pescetti è ritirata.

Art. 80 (*di nuova compilazione*).

Il servizio sanitario dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha sede presso la direzione generale. Il personale medico è distribuito nelle sedi compartimentali per compiere le funzioni di vigilanza igienica, di consulenza, di accertamento della idoneità fisica nel personale e di ispezione, secondo le norme stabilite in apposito regolamento.

I medici di riparto, i consulenti, gli specialisti ed i medici aiuti non hanno qualità d'impiegati. La designazione dei medici di riparto sarà fatta sempre da apposite Commissioni per ciascun compartimento, le quali saranno composte dal capo del compartimento, dal capo del servizio sanitario, da due professori di clinica medica e chirurgica dell'Università locale o vicinore, scelti a preferenza tra i consulenti delle ferrovie, e dal medico provinciale della sede del compartimento.

Pei medici incaricati del servizio delle linee il corrispettivo dell'opera da essi prestata è costituito dalla carta di libera circolazione su determinati percorsi, oltre alle concessioni di biglietti ammesse per gli agenti ferroviari e loro famiglie dall'articolo 81; salvochè condizioni di speciale onerosità del servizio sia per la intensità di esso nei centri ferroviari, sia perchè esplicantesi in zone malariche, non esigano anche la concessione di una speciale, adeguata retribuzione.

Ai medici, i quali abbiano lodevolmente prestato servizio per non meno di dieci anni, e ne siano dispensati, sarà conservata la carta di libera circolazione e la concessione dei biglietti di cui sopra, per un periodo proporzionale che verrà fissato dal regolamento.

La nomina, le condizioni, i casi di revoca e di dispensa, le attribuzioni e gli eventuali compensi dei detti medici, nonchè dei

consulenti e specialisti sono disciplinati da apposito regolamento che verrà approvato con decreto del ministro dei lavori pubblici, uditi i Comitati amministratori degli istituti di previdenza interessati, la Direzione di sanità del Regno ed il Consiglio di amministrazione delle ferrovie di Stato.

Intorno a questo articolo sono iscritti parecchi deputati i quali hanno presentato emendamenti che si riferiscono al testo primitivo dell'articolo stesso, mentre il testo, letto ora, è concordato fra Governo e Commissione.

PESCETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PESCETTI. Siccome ci sono gli emendamenti dell'ultima ora, vorrei sapere se ci siano emendamenti in foglio volante.

Voci. No! no!

PRESIDENTE. No, onorevole Pescetti: gli emendamenti stanno nel fascicolo n. 11. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero, il quale ha presentato il seguente emendamento:

« Al secondo comma, dopo le parole: è costituito, aggiungere: da una retribuzione computata sul numero delle visite, dei consulti e delle operazioni, e dalla carta, ecc.

Dopo le parole: articolo 81, sopprimere il resto del comma ».

LUCIFERO ALFONSO. In verità io avrei sperato che fogli volanti (ce ne sono stati tanti nella discussione di questa legge) ci fossero stati anche per l'articolo 80, poichè io avrei sperato che il pensiero compreso nel mio emendamento, avesse potuto penetrare nell'animo dell'onorevole ministro e in quello della Commissione. Nessun articolo è tanto importante, per ciò che concerne il basso personale delle ferrovie, quanto quest'articolo 80.

Basta gittare uno sguardo su quella carta malarica che dal Ministero di agricoltura qualche anno fa fu pubblicata, per sapere e per convincersi, che quasi tutte le nostre linee ferroviarie traversano plaghe desolate, dove la malaria dura non meno di sette od otto mesi dell'anno.

Provvedere affinché questa povera gente, abbandonata lungo le linee ferroviarie, possa avere un razionale trattamento medico in uno stato di salute precaria che dura quasi tutto l'anno, è il dovere maggiore del legislatore.

Ebbene, me lo consentano l'onorevole ministro e l'onorevole Commissione, questo dovere io credo che noi non assolviamo! diritti dei benemeriti medici dell'ammi-

nistrazione ferroviaria, di quelli che l'hanno servita, finora e di quelli che imprenderanno a servirla, sono stati splendidamente difesi dall'onorevole Rummo, dall'onorevole Pantano, e, credo, lo saranno ancora anche da altri.

I medici quindi non abbisognano della mia difesa; io mi limito a difendere i malati. Orbene questa proposta non dà alcuna guarentigia che i malati saranno curati a dovere.

Noi chiediamo dai medici un eroismo quotidiano: il sacrificio quotidiano dei loro interessi all'interesse dei malati dispersi lungo tutte le linee ferroviarie. Perchè noi diamo già prima ai medici tutto quello che essi possono avere per la cura dei malati: essi avranno già i loro biglietti di libero percorso, avranno già il loro biglietto di viaggio per le famiglie una o due volte all'anno, indipendentemente dal lavoro professionale.

Quindi il loro desiderio, non solo umanitariamente, ma anche come liberi professionisti, è che malati sulle linee non ve ne siano, perchè il loro pagamento è tutto in questo diritto di viaggiare gratuitamente, e il loro pagamento lo hanno già completo ed intero. Quindi il doversi recare di casello in casello, di stazione in stazione, è tutto a detrimento dei loro interessi professionali, e di nessun vantaggio per la loro azione retributiva.

Ora che cosa avviene? Non per cattivo animo dei medici, ma anche per diritto di esistenza, questi medici, i quali debbono impiegare certe volte tutta intera la giornata per recarsi a caselli ed abitazioni, che sono così lontane dalla loro residenza (anche per l'accordo o il disaccordo dei treni di ritorno) da levar loro per tutto il giorno la possibilità di esercitare la loro professione, oppongano una resistenza continua a recarsi colà, e non vi si recano se non quando sono proprio convinti della necessità di farlo: e questa convinzione qualche volta non viene insieme alla verità: la segue, non la precede.

Ora che cosa io domando alla Camera? Che voglia stabilire nella legge anche per i medici delle ferrovie, a beneficio dei malati ferroviari, quello che è in ogni legge economica; vale a dire che essi siano pagati in ragione diretta del loro lavoro stabilendo un equo compenso, da precisarsi in sede di regolamento (chè non è cosa da determinarsi nella legge) in proporzione delle visite, dei consulti e delle operazioni; e così

noi verremo a cointeressare davvero il medico col malato. È cointeressenza che è in tutto l'esercizio della professione medica, e che cessa soltanto davanti alla cura per i ferrovieri.

Se noi invece resteremo a quanto abbiamo stabilito nelle due o tre versioni che vedo dell'articolo 80, che cioè il medico sia già pagato *a priori*, e tanto che faccia cento visite al mese quanto che ne faccia due, poichè ha sempre lo stesso biglietto per la famiglia, e la stessa tessera di libera circolazione (comprendo i segni dell'onorevole ministro); allora noi non avremo quello che dobbiamo ottenere, e che è certo nell'animo di tutti, cioè che i ferrovieri malati, lontani dai centri abitati come sono i guardiani, i capi fermata e tanti altri, abbiano davvero la cura di cui abbisognano.

So che nell'articolo (anzi negli articoli, perchè i testi sono diversi) è scritto che allorchando si attraversano zone malariche, o si stia in centri dove le famiglie dei ferrovieri sono in gran numero, si potrà stabilire un equo compenso per i medici delle ferrovie.

Ma io ho cominciato col dire che si possono fare le eccezioni alla rovescia in Italia, piuttosto che le eccezioni così come la legge vorrebbe fare.

Tutta la linea ferroviaria che parte da Napoli, gira per tutta intera la penisola, e ritorna a Napoli, è tutta intera in zona malarica.

Questa è la condizione della Italia del Sud che io conosco meglio; ma la linea maremmana anche è tutta in zona malarica. Dunque tanto il ministro quanto la Commissione sanno che due terzi delle ferrovie italiane si svolgono su territorio disgraziatamente malarico...

Perchè quindi noi vogliamo stabilire come eccezione quel che effettivamente deve essere una regola?

Ignoro se i medici tengano molto al libretto di libero percorso e al viaggio per la famiglia. Io non dico di levarlo, ma dico schiettamente che se si dovesse scegliere fra le due cose, il compenso per le visite da fare ai malati o il libretto di libero percorso, io sarei assolutamente per la prima versione, perchè credo che, prima che all'interesse legittimo dei medici, occorra pensare all'interesse umano dei malati. Nè io credo che sarebbe difficile provvedere, perchè già con la prescrizione dell'articolo in cui è detto che, dove il servizio sanitario si svolge in terreno malarico, occorre di prov-

vedere ad un compenso diverso ai medici, si vengono (se si vuole in buona fede applicare, come non dubito) a pagare tutti i medici d'Italia, in proporzione delle loro visite, dei loro consulti, e delle loro operazioni.

Ora perchè noi dovremmo lasciare non solo al criterio dell'amministrazione delle ferrovie in cui possiamo aver fede, ma anche a quella specie di iniziativa privata che è tanto più debole quanto è più scarsa la coltura e l'abitudine di far valere i propri diritti, la ricerca del modo di far giungere la propria voce fin là dove possa avere un'eco? Perchè vogliamo abbandonare, in certo modo, i deboli in questa lotta, non per la vita ma per la salute?

Io sono sicuro che questo non è il pensiero (lo dissi cominciando) nè del Governo, nè della Commissione e, tanto meno, sarà il pensiero della Camera. Ed io credo che il solo modo per cui si possa veramente essere certi che i malati abbiano le cure che meritano, è quello di accettare o il mio emendamento o un altro che esprima lo stesso pensiero; vale a dire che i medici abbiano un compenso in proporzione delle loro visite, dei loro consulti, delle loro operazioni. Facendo così noi avremo non solo provveduto a che i medici abbiano il compenso che loro spetta, ma a quello che è principalmente il dovere nostro: cioè che i ferrovieri malati siano curati a dovere, non condannati a morire, senza colpa di nessuno, ma, purtroppo, per necessità di cose, senza neppure il conforto di un'assistenza sanitaria.

Io credo che queste mie ragioni, che sento ispirate alla verità, troveranno eco nell'animo del ministro e della Commissione e, certamente, in quello della Camera a cui io intendo assolutamente appellarmi, perchè quello che sostengo, che è cosa giusta ed umana, non credo possa risolversi in maniera diversa da questa che son venuto esponendo brevemente. (*Bene!*)

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Intorno a questo articolo sono stati presentati molti emendamenti, uno dei quali dell'onorevole Rummo, d'accordo con molti altri colleghi. Ebbene quell'emendamento è stato sostanzialmente accolto dal Governo e dalla Commissione. Noi abbiamo apprezzato quanto vi era di buono, di pratico e di più pronta attuazione nella proposta dell'onorevole Rummo che egli svolse così

brillantemente pochi giorni or sono nel suo discorso intorno al servizio sanitario; confido quindi che l'onorevole Rummo vorrà ritirare il suo emendamento e dichiararsi soddisfatto della determinazione in cui sono venuti Governo e Commissione.

Lo stesso posso dire degli emendamenti degli onorevoli Buccelli e Pescetti, poichè anche questi, in parte, sono stati accolti.

Avrei voluto potere accogliere anche l'emendamento presentato dall'onorevole Lucifero, ma dirò le ragioni per le quali non è possibile soddisfare il suo desiderio. Pur troppo una grandissima parte delle nostre reti dell'Italia centrale e meridionale continentale e, posso aggiungere, anche della Sicilia, si svolge in zone malariche, per cui, a dir poco, metà delle nostre reti ferroviarie sono sotto il peso triste e perverso della malaria.

L'onorevole Lucifero ha parlato, con cuore di filantropo e con calda eloquenza, della condizione che è fatta al personale ferroviario che vive lungo le linee infestate dalla malaria, ed ha creduto che potesse portare rimedio contro la malaria, una disposizione di legge che commisurasse la retribuzione dei medici al numero delle visite. Ora a me preme anzitutto rassicurare la Camera intorno alle condizioni del personale ferroviario, perchè non solo in questa lotta contro la malaria il servizio sanitario delle ferrovie di Stato ha dato prova di una grandissima alacrità e non ha lesinato nè nei mezzi nè nella riforma delle circoscrizioni malariche, ma in talune regioni ha potuto, con gli stessi ordinamenti vigenti, ingaggiare una lotta vigorosa contro l'infezione, come ben dimostrano le statistiche che pubblicheremo fra breve.

Io avuto già occasione di dire che in Sicilia dove erano 50 medici di riparto ne sono stati aggiunti altri 52, restringendo così la circoscrizione di ciascun riparto, per rendere più pronta l'azione dei medici; ed io credo che la tendenza a ridurre la circoscrizione dei riparti debba essere incoraggiata, ed io la incoraggerò anche per altre linee in zone malariche. Ma non basta; la Direzione generale delle ferrovie di Stato, nella sua relazione dello scorso anno, dichiara di avere aggiunto circa 150 mila lire per provvedere appunto a cotesto servizio in zone malariche e per aumentare la retribuzione dei medici; il che è stato riconosciuto anche dall'onorevole Rummo che si doleva soltanto, che non si fosse fatta una perequazione delle indennità, dovute ai

medici che prestano la loro opera in zone malariche.

Ora io posso assicurare l'onorevole Lucifero che l'Amministrazione non si fermerà su questa via. La salute del personale ferroviario rappresenta una economia dal punto di vista della prestazione di opera, poichè le frequenti interruzioni del servizio producono il risultato di un aumento di spese: e ciò a prescindere dal dovere di umanità che l'Amministrazione non deve davvero dimenticare; se da una parte si domanda a questo personale tutta la sua energia fisica ed intellettuale, dall'altra si ha l'obbligo di tutelarne la salute.

Quindi, ove il bisogno apparisca chiaro, non solo saranno ridotte le circoscrizioni di riparto ma saranno aumentate ancora le retribuzioni, perchè riescano adeguate al lavoro da compiersi, così come ha proposto l'onorevole Rummo nel suo emendamento. Governo e Commissione hanno consentito dal canto loro che resti stabilito che si provvederà affinchè non manchi in nessuna maniera al personale ferroviario la più pronta assistenza.

Il provvedimento suggerito dall'onorevole Lucifero non risolverebbe la questione; invero, il numero delle visite e l'importanza delle prestazioni sono coefficienti che l'Amministrazione dovrà necessariamente tener presenti appunto per determinare quale sia la retribuzione adeguata; e poichè adeguata non sarà, che una retribuzione proporzionata ai diversi fattori suddetti, questa materia deve essere lasciata all'esame dei rappresentanti degli istituti di previdenza dell'Amministrazione ferroviaria, che potranno vedere quale portata possa avere il coefficiente del numero delle visite; tanto più che questo numero non può da sè solo decidere dell'importanza della retribuzione.

Io prego quindi l'onorevole Lucifero di non insistere nel suo emendamento poichè così del coefficiente del numero delle visite, come degli altri, si terrà conto, sia nel regolamento, sia nei provvedimenti speciali che prenderà l'Amministrazione, nelle cui intenzioni non vi è certo quella di lesinare su tutto ciò che si attiene alla salute del personale ferroviario.

PRESIDENTE. L'onorevole Rummo aveva presentato il seguente emendamento: *Sostituire al 2°, 3° e 4° comma i seguenti:*
« I medici di riparto, i consulenti, gli specialisti ed i medici aiuti non hanno qualità di impiegati. La designazione dei medici di riparto sarà fatta sempre da apposite

Commissioni per ciascun compartimento, le quali saranno composte dal capo del servizio sanitario, da due professori di clinica medica e chirurgica dell'Università locale o viciniore, scelti tra i consulenti delle ferrovie, e dal medico provinciale. Pei medici incaricati del servizio delle linee il corrispettivo dell'opera da essi prestata è costituito dalla carta di libera circolazione su determinati percorsi, oltre alle concessioni di biglietti ammesse per gli agenti ferroviari e loro famiglie dall'articolo 81; salvochè condizioni di speciale onerosità del servizio, sia per la intensità di esso nei centri ferroviari, sia perchè espliciti in zone malariche, non esigano anche la concessione di una speciale adeguata retribuzione.

Ai medici, i quali abbiano lodevolmente prestato servizio per non meno di dieci anni, e ne siano dispensati, sarà conservata la carta di libera circolazione e la concessione dei biglietti di cui sopra, per un periodo proporzionale che verrà fissato dal regolamento.

La nomina, la stabilità, la revoca, le attribuzioni e gli eventuali compensi dei detti medici, compreso quello dei certificati occorrenti in casi d'infortuni di lavoro, nonchè dei consulenti e specialisti, sono disciplinati da apposito regolamento che verrà compilato d'accordo fra gli Istituti di previdenza interessati, la Direzione di sanità del Regno e l'Amministrazione ferroviaria.

L'onorevole Rummo ha facoltà di dichiarare se ritira o no il suo emendamento.

RUMMO. Io non intendo di fare un altro discorso circa il servizio medico ferroviario, benchè vi siano alcuni punti che non sono abbastanza dilucidati dopo il discorso dell'onorevole ministro. L'interessante argomento svolto dall'onorevole Lucifero mi obbliga però a dire brevissime parole.

Rimane dunque stabilito che una vera e propria organizzazione medica per i medici di riparto noi non abbiamo ancora, perchè non abbiamo ancora valutata tutta l'importanza di questo servizio.

Ciò non toglie che dopo qualche tempo, quando l'onorevole ministro Gianturco avrà potuto guardare più addentro in questa difficile questione, noi potremo avere un vero e proprio servizio ferroviario medico di riparto, nel senso di reclutare un dato numero di medici che si occupino esclusivamente dell'assistenza del servizio.

L'onorevole Lucifero poi deve ricordare

che io non parlai soltanto dei medici di riparto, ma soprattutto degli ammalati appartenenti alla famiglia ferroviaria; e a questo proposito anzi l'onorevole ministro mi ha attribuita una affermazione che io non feci: perchè io non dissi che nelle ferrovie si faceva un servizio medico inumano: non dissi così e non avrei potuto dirlo, di un servizio fatto da miei colleghi! Dissi invece che si faceva un trattamento inumano ai medici.

L'onorevole ministro non ha voluto esprimere la sua opinione intorno alla possibilità o no di stabilire una vera e propria organizzazione di medici di riparto per le nostre ferrovie. Egli disse: abbiamo già 133 mila impiegati (altri ha detto 128 mila) e non credo opportuno che se ne debba accrescere il numero, aggiungendo altri 1,600 impiegati medici.

Ma, onorevole ministro, nemmeno i medici vogliono questo; non vogliono diventare impiegati dello Stato. Essi vogliono soltanto essere messi in grado di poter fare un vero e proprio servizio, specialmente nelle zone disgraziate, di cui ha parlato l'onorevole Lucifero, che possono anche richiedere tutta quanta l'opera del medico.

D'altronde con l'articolo 80 così come è stato da me proposto, con l'accordo di tanti autorevoli colleghi, già viene a stabilirsi la prima organizzazione, diciamo una organizzazione rudimentale di medici di riparto.

Non è esatto poi che per fare delle condotte mediche ferroviarie si debbano spendere dei milioni!

È vero che abbiamo 13,000 chilometri di ferrovia; ma è anche vero che oggi il servizio è reso più difficile lungo le linee e nei centri perchè voi non avete medici interamente dedicati a questo servizio.

Per il servizio medico più urgente basterebbero 300 medici di reparto, perchè ognuno di questi potrebbe facilmente percorrere 25 chilometri in un senso e nell'altro della sua residenza portando ovunque la sua opera sollecita e premurosa.

Io sono convinto che soltanto quando lo Stato si deciderà a spendere le 750,000 lire all'anno, calcolate come necessarie, per avere una vera e propria organizzazione di servizio sanitario di riparto, allora solamente il servizio medico sarà interamente buono.

Il ministro ha detto: noi diamo abbastanza per ora e facciamo abbastanza con

l'articolo 80: diamo anche i biglietti per le famiglie.

Ecco, io vorrei che con *referendum* si chiedesse ai medici delle ferrovie: cosa volete, migliorato il salario o i biglietti gratuiti per l'Italia? Ma le pare, onorevole ministro, che i medici abbiano i mezzi per far tutti questi giri annuali per le diverse città d'Italia?

Qualche volta li fanno questi viaggi perchè sono gratuiti; ma se li dovessero fare col proprio danaro, non li farebbero certamente.

Io la prego, onorevole ministro, quando avrà tempo, col suo amore e con la sua intelligenza, studi, chiami intorno a sè tutte le persone che possono illuminarlo e pensi un po' a questo servizio; perchè con l'articolo 80 ella verrà a spendere molto di più di quello che spenderebbe con le condotte ferroviarie nei centri di servizio più oneroso.

E vengo senz'altro al mio emendamento. Io ringrazio il ministro e la Commissione che hanno accolto questo emendamento, che era stato da me presentato al solo effetto di ottenere qualche cosa. Non è il *desideratum*; ma, come diceva l'onorevole Pantano a proposito dell'arbitrato, quando non si può ottenere molto, bisogna accontentarsi di quello che si può ottenere. Ed io mi accontento di quello che ho potuto ottenere per questi medici, i quali vi saranno grati, di questo primo acconto su quello che poi farà il ministro.

Due sole cose debbo osservare. Nel primo comma che io avevo modificato nel senso che a tutti i posti si provvedesse per pubblico concorso, parlando dei professori di clinica medica o chirurgica dell'Università locale o viciniora, io aveva detto: scelti tra i consulenti delle ferrovie. Qui invece è detto: a preferenza. Ora questa è una dissonanza. La legge ha già stabilito che i consulenti medici delle ferrovie debbono essere professori ufficiali di Università. Ora vi pare cortese per il consulente delle ferrovie, che è professore di Università da voi scelto, che si possa chiamare un altro a far parte della Commissione?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma se sono impediti o morti, o se per altre ragioni non possono far parte della Commissione?

RUMMO. Ma allora non dovete dire « a preferenza », perchè il giorno in cui nominate un altro, il consulente deve andarsene, perchè è sconfessato. (*Interruzioni*).

Dite in altro modo, ma non dite « a preferenza », perchè questa formula lascia la possibilità di chiamare un altro professore di clinica medica o di chirurgia che non sia consulente delle ferrovie.

Ad ogni modo, la Commissione faccia quello che crede.

Ma vi è un punto intorno a cui io debbo insistere. Nel mio emendamento a proposito delle retribuzioni eventuali è detto: « compreso quelle dei certificati occorrenti in casi di infortuni di lavoro ».

Vi è infatti la legge del 31 gennaio 1904, quella degli infortuni, la quale stabilisce il diritto al pagamento dei certificati occorrenti, ed il regolamento all'articolo 149 ammette che si dia questo compenso. Ora domando io: per quale ragione esso non deve essere dato ai medici delle ferrovie, soprattutto a quelli che non hanno altro compenso, quando questo è un diritto che viene loro dalla legge? Quindi io prego l'onorevole ministro di fare restare questa disposizione, che è il riconoscimento di un diritto imprescindibile; se poi egli questo non vuole, mi accontenterò che tenga presente la mia raccomandazione nella compilazione del regolamento, perchè si tratta di un diritto che viene da una legge, e che quindi non si può togliere.

PRESIDENTE. Ma si dice nell'articolo: eventuali compensi. Quindi ci sono compresi tutti.

RUMMO. Ma questo è un compenso determinato da una legge.

Ed ho finito, sicuro che il ministro accoglierà questa raccomandazione.

PRESIDENTE. Dunque, onorevole Rummo, per mia regola, del suo emendamento ella mantiene ancora questa parte: che siano tolte le parole: « a preferenza » nel secondo comma.

RUMMO. La parola « a preferenza » è una cosa che mi preme poco, (*Si ride*) e non ci tengo. Quello che mi interessa molto concerne i certificati per gli infortuni.

PRESIDENTE. Ma a questo ci verremo. Dunque del suo emendamento, per quanto si riferisce al secondo comma, non rimane che la proposta di sopprimere le parole: « a preferenza ».

Nell'ultimo comma poi, del suo emendamento, rimane la parte che dice: « compreso quello dei certificati occorrenti in casi di infortuni di lavoro ».

Va bene così?

RUMMO. Precisamente.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole De

Seta aveva chiesto di parlare intorno a questo articolo. Non essendo presente, si intende che rinunci a parlare.

L'onorevole Buccelli ha presentato i seguenti vari emendamenti.

Al primo comma dopo le parole: Di vigilanza igienica, *togliere:* di consulenza.

Al secondo comma alle parole: dal Capo del Compartimento, dal Capo del servizio, *sostituire:* di un rappresentante del consorzio di mutuo soccorso, del Capo ufficio.

Dopo la parola: sanitario, *aggiungere:* della provincia in cui ha sede il riparto.

Nel secondo comma togliere le parole: Sia per l'intensità di esso ne' centri ferroviari, sia perchè esplicantesi in zone malariche.

Nel terzo comma dopo le parole: quindici anni *aggiungere:* « o abbiano raggiunto l'età di anni 65 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Buccelli per isvolgerli.

BUCCELLI. Io ringrazio il ministro e la Commissione per avere accettato nell'articolo concordato parte dei miei emendamenti. Solamente una osservazione dovrei fare. L'articolo concordato dice:

« La designazione dei medici di riparto sarà fatta sempre da apposite Commissioni per ciascun compartimento, le quali saranno composte dal capo del compartimento, dal capo del servizio sanitario, da due professori di clinica medica e chirurgica dell'Università locale o viciniore, scelti a preferenza tra i consulenti delle ferrovie, e dal medico provinciale della sede del compartimento ».

A me sembra che, invece di dire: « capo del servizio sanitario », si dovrebbe dire: « capo dell'ufficio sanitario », perchè il capo del servizio sanitario, risiede solamente a Roma.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ha ragione.

PRESIDENTE. Questo è per la prima parte dei suoi emendamenti. Ella aveva poi anche un secondo emendamento al secondo comma...

BUCCELLI. Lo abbandono. E se l'onorevole Presidente mi permette di parlare, parlerei anche degli altri emendamenti che ho presentati.

PRESIDENTE. Sicuro.

BUCCELLI. Io avevo fatto la questione relativamente a coloro che hanno già raggiunto i 65 anni di età. L'ho abbandonata, in quanto che la Commissione ha ridotto da 15 a 10 anni il periodo di servizio lodevolmente prestato. E ciò mi pare possa andare.

Avevo proposto questo emendamento perchè vi sono alcune linee nuove dove i medici condotti che sono chiamati a prestare servizio hanno sessantacinque ed anche settanta anni di età; e se dovessero fare quindici anni di servizio per arrivare a godere di questo privilegio, nessuno ne godrebbe.

Ritiro dunque tutti i miei emendamenti, insistendo solo perchè nel secondo capoverso, invece di mettere « capo del servizio sanitario », si metta « capo dell'ufficio sanitario ».

PRESIDENTE. Sta bene.

La parola spetta all'onorevole Pescetti, che ha pure alcuni emendamenti a questo articolo. E sono i seguenti:

« *Al 2° comma dopo le parole:* medico provinciale sanitario, *aggiungere:* da due rappresentanti dei quali, uno elettivo degli Istituti di previdenza e da un rappresentante dell'organizzazione dei medici ».

« *Al 2° comma dopo le parole:* articolo 81, *sostituire:* salvochè le condizioni singolari del servizio non esigano la concessione di speciali retribuzioni ».

PESCETTI. Onorevoli colleghi: all'articolo 80 la mia parola non avrà quel tono di dolore che avete udito nel discorso dell'onorevole Lucifero il quale, ricordo la sua frase precisa, si è mostrato dolente di non aver potuto penetrare nell'animo del ministro.

Dopo tante resistenze, finalmente, sul cadere della legge, un altro mio emendamento è penetrato nel corpo della legge. (*Ilarità*). Ed io mi compiaccio di questo accoglimento cortese che l'onorevole ministro ha fatto di questo mio emendamento, in quanto l'emendamento stesso era suggerito dal grande riguardo e dalla grande affezione che noi dobbiamo avere per i medici destinati all'assistenza del personale ferroviario, specialmente nei luoghi di malaria.

Ora mi auguro che di fatto nell'applicazione della legge, i sanitari che affronteranno, nella triste e pericolosa stagione, la cura della malaria, avranno, con sentimento di speciale riguardo, compensi che finora non hanno avuti. I medici saranno così non solo i materiali distributori del chinino, i materiali visitatori, ma i maestri, gli educatori di quella gente non istruita e così formeranno nell'animo dei ferrovieri quella difesa che è fatta di ragione, e che sta al di sopra anche delle reticole e di tutti i provvedimenti meccanici che si possono escogitare.

Questo argomento dell'assistenza sanitaria, che qui si riassume in un articolo solo, ma che è argomento di grande importanza, lo toccai nella discussione generale della legge; e vi dissi cose che vi interessarono grandemente e fortemente v' impressionarono...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non le basta d'esser penetrato; ha pure bisogno di fare un lungo discorso? (*ilarità*).

PESCETTI. Onorevole ministro, ceda alla pietosa importanza della materia.

PRESIDENTE. Onorevole Pescetti stia nell'argomento.

PESCETTI. Vedrà che sto nell'argomento. Non mi rinnovi il monito di quell'articolo 79 che non conoscevo e che ella mi ha fatto imparare (*ilarità*).

Vi ricordai il fatto della grande economia di milioni che la Società Adriatica fece in forza dell'assistenza sanitaria e la riduzione notevolissima nelle febbri primitive di malaria, ossia nell'avvelenamento di un corpo che ordinariamente mai risana. Nella recidività abbiamo avuto il grande vantaggio: del 46 per cento. Di 70 casi di febbre su cento individui abitanti in località malariche, quali si avevano prima del 1903 siamo arrivati ad averne nel 1906 soli 24.

E poichè ogni caso di febbre tiene in media per 7 giorni lontani dal lavoro i colpiti, e gli agenti dimoranti in località malariche sorpassano i 17,000 ne deriva un vantaggio di circa 55,000 giornate di maggior lavoro che calcolate in media a lire 2,50 l'una danno la rilevante economia di lire 137,000 annue.

Quindi questa assistenza medica non è soltanto un dovere umano, ma anche un interesse economico. E più l'interesse economico viene, e più si compensino i medici.

Ma, perchè la Camera senta essa pure tutta la nostra simpatia verso i medici delle ferrovie, ricorderò che recentemente, dovendo il servizio medico passare dagli Istituti di previdenza all'Amministrazione ferroviaria, dagli Istituti stessi si manifestò il desiderio di fare una visita nei luoghi di malaria e la Commissione si è portata sulla linea Roma-Sulmona.

Sapete che cosa si è trovato, onorevoli colleghi? Che se un'assistenza sanitaria fosse stata realmente praticata, vale a dire se gli organi risentissero di quella corrente che noi vogliamo stabilire, ed è perciò che io insisto nella modificazione del congegno che deve preparare la nomina dei medici di

reparto, trovandomi in ciò di accordo con l'ultimo collega che ha parlato; se, dico, un'assistenza sanitaria fosse stata praticata, non dovremmo oggi venire a deplorare che si siano trovate abitazioni composte di una sola stanza dove si raccolgono dieci persone.

E per tenere dieci persone, vecchi e giovani, maschi e femmine in un solo ambiente alle pareti stanno appese le cuccette pensili, creando così quello stato mefitico di ambiente che determina l'anemia e quando arriva la triste stagione codesti corpi disfatti finiscono per esser vinti dalla malattia.

Ora questi fatti che io vi citò da quale fonte sono arrivati, per quale via oggi il Parlamento può conoscere questa pagina di vergogna esistente lungo le strade ferrate del regno?

Queste voci, queste notizie è stato possibile che giungessero a noi, perchè negli Istituti di previdenza ci sono i rappresentanti elettivi di quel personale che con amore veramente fraterno si preoccupano dei dolori dei compagni di lavoro.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ce ne preoccupiamo tutti: cosa viene a dire?

PESCETTI. Tutti se ne preoccupano, ma parlando l'altro giorno di Istituti di previdenza ebbi a rilevare che se non vi erano i rappresentanti eletti dal personale, i delegati del Governo avevano lasciato correre in modo che le Società non pagavano le 150,000 lire che loro facevano carico.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Lo dice lei.

PESCETTI. Questo è un fatto che mi dispiace constatare non sia da lei conosciuto. Del resto io debbo deplorare che ella, onorevole ministro, il personale alto lo veda volentieri nelle Commissioni, ma il personale minuto no.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Se lo abbiamo messo perfino nel Consiglio del traffico.

PESCETTI. Facendo una concessione straordinaria.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. No, l'ho fatto spontaneamente.

PESCETTI. Io la ringrazio di averlo messo in quel Consiglio; ora lo metta anche qui. (*Si ride*).

La voce del dolore e della ingiustizia sofferta, del bisogno vero, reale nei Consigli sanitari arriva più sicura per il tramite dei compagni del lavoro. Si aggiunga che po-

nendone uno o due non arrivate neppure a spostare la maggioranza.

Questi istituti se fanno l'assistenza per malaria e negli infortuni pagano con i denari dello Stato, ma per tutte le altre malattie, l'assistenza è fatta con i fondi degli istituti stessi. E le convenzioni dicono che nella zona dell'Adriatica, su 100 lire, 50 le pagano gli Istituti di previdenza e 50 le paga lo Stato; nelle zone della Mediterranea 53 lire le pagano le vecchie Società e 47 le paga lo Stato.

Ora, se queste Commissioni di assistenza debbono provvedere in gran parte coi fondi degli Istituti di previdenza, perchè gli Istituti stessi non debbono avere una rappresentanza? Sottopongo questa considerazione alla potenza del raziocinio dell'onorevole ministro.

Voci. Basta! basta!

PESCETTI. Ma, onorevoli colleghi, voi non avete mai abitato, come non ci ho abitato io... (*Viva ilarità*).

PRESIDENTE. Onorevole Pescetti, vada avanti e cerchi di concludere.

PESCETTI. Io sto nell'argomento.

PRESIDENTE. Ma io la invito ad andare avanti ed a non raccogliere le interruzioni.

PESCETTI. Quindi per ragioni di conoscenza vera e per ragioni anche di uso corretto e sapiente del danaro che, appartenendo ad enti diversi, deve essere amministrato dalla rappresentanza di questi enti, io formo vivo l'augurio che l'onorevole ministro, come ha sentito l'opportunità di mettere la rappresentanza elettiva del personale nel Consiglio del traffico, voglia avere questo sentimento di giustizia di collocare due rappresentanti del personale nella Commissione sanitaria, dei quali uno sarà nominato dal Governo e l'altro sarà elettivo.

Lieto sempre che l'onorevole ministro abbia accolto alcuni concetti dei miei emendamenti, devo fare due suggerimenti, sui quali pure chiedo che l'onorevole ministro voglia concretare qualche cosa. Uno di questi suggerimenti è stato anche toccato da un altro onorevole collega. Voi avete detto che vi deve essere il capo del compartimento. Ora il capo del compartimento è il meno adatto a questo scopo. Invece del capo del dipartimento o del capo del servizio sanitario che sta in Roma, è evidente, per ragioni di vita, di sollecitudine...

RUMMO. Si capisce: il capo del servizio medico del dipartimento!

ABIGNENTE, *relatore*. È già accettato! PESCETTI. Il capo del servizio sanitario non è accettato!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È accettato.

PESCETTI. Vuol dire che se il pensiero dell'onorevole ministro nell'articolo 80 si combaccia tanto col mio, non capisco perchè non si debba combaciare anche per questo...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Combaciano! (*Si ride*).

PESCETTI. Io non capisco perchè egli non voglia dare ai ferrovieri, a queste grandi miserie, a questi grandi dolori, la soddisfazione, il conforto di avere una rappresentanza nella Commissione sanitaria. E ho finito. (*Ooh! ooh!*)

Presentazione di una relazione.

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

FIAMBERTI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Istituzione della posizione di congedo provvisorio per gli ufficiali dei Corpi militari della regia marina ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

PRESIDENTE. Quindi, concludendo, per quanto riguarda gli emendamenti dell'onorevole Pescetti, mi sembra che uno lo abbia ritirato...

PESCETTI. È già entrato nell'articolo.

PRESIDENTE... e l'altro invece lo mantiene.

PESCETTI. Prego l'onorevole ministro di accettarlo.

PRESIDENTE. Ora spetta di parlare all'onorevole Santini. Non è presente...

SANTINI. (*Entrando nell'aula*). Eccomi. Ero assente per ragioni di ufficio.

PRESIDENTE. Non lo vedeva al suo posto.

Ha facoltà di parlare.

SANTINI. So che è stato accettato lo emendamento nostro, quindi non ho nulla ad aggiungere.

DAGOSTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Sull'articolo?

DAGOSTO. Io avevo presentato un ordine del giorno all'articolo 80, che, per errore di stampa, è stato messo sotto l'articolo 81.

PRESIDENTE. È l'ordine del giorno Turco, Dagosto ed altri? Sta bene; ella lo svolge invece dell'onorevole Turco. Ne do lettura:

La Camera, constatando la necessità di regolare con opportune norme la condizione dei medici ferroviari in ordine alla stabilità dell'ufficio ed alla iscrizione nella Cassa pensioni dei medici condotti, e di stabilire un corrispettivo decoroso ed adeguato alla importanza ed alla difficoltà delle funzioni specialmente nei luoghi spopolati e malarici ed in ogni altra occasione di eccezionale onerosità di servizio;

fa voti che tali norme sieno efficacemente determinate nel regolamento di cui all'articolo 81 dell'attuale disegno di legge.

Turco, Dagosto, De Seta, D'Alife, De Novellis, Valentino, Scaglione, Larizza, Pasqualino-Vassallo, Mango, Loero.

L'onorevole Dagosto ha facoltà di parlare per svolgere quest'ordine del giorno:

DAGOSTO. Quest'ordine del giorno rispecchiava limpidamente il nostro pensiero sull'argomento, ma non è più il caso di parlarne, dopo così lunga e forse troppo protratta discussione,

Però vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra una parte dell'articolo 80, che, per raggiungere maggior chiarezza, pregherei l'onorevole ministro e la Commissione di voler tornare all'antica locuzione. Infatti allorchè si parlava di servizio medico, specialmente oneroso, nel progetto ministeriale era detto così: « il corrispettivo dell'opera da essi prestata è costituito dalla carta di libera circolazione su determinati percorsi, oltre alle concessioni di biglietti ammesse per gli agenti ferroviari e loro famiglie dall'articolo 81, salvochè condizioni di eccezionale onerosità del servizio non esigano anche la concessione di una speciale retribuzione ».

Parmi che l'articolo, così, fosse concepito in termini assai precisi.

Invece l'articolo modificato dalla Commissione spiega la speciale onerosità del servizio e pare a me che la limiti a due casi soltanto, cioè al caso di opera eccezionale nei centri ferroviari ed al servizio

speciale della malaria. È però evidente che oltre questi due casi ve ne possono essere anche altri.

Quindi, per maggior chiarezza, sarebbe opportuno ritornare alla antica locuzione togliendo cioè le parole: « sia per la intensità di esso nei centri ferroviari, sia perchè esplicantesi in zone malariche ».

In tal modo l'articolo tornerebbe alla sua semplicità e non darebbe luogo a questioni.

Ed è opportuno ciò anche perchè l'ultimo capoverso dell'articolo 80 modificato potrebbe farrisorgere la questione, in quanto esso dice: « la nomina, le condizioni, i casi di revoca e le attribuzioni e gli eventuali compensi di detti medici, ecc. ».

Quali sono questi eventuali compensi? sono esclusivamente quelli supposti più su o possono esservi eventuali compensi, anche quando non si tratti di opera prestata, nei centri ferroviari o per la campagna malarica?

Ad eliminare tante difficoltà (e credo si eliminerebbero tutte) proporrei la soppressione della aggiunta della Commissione che specifica i casi di speciale onerosità del servizio.

PRESIDENTE. Vuol dire che ella riprende l'emendamento abbandonato dall'onorevole Buccelli.

DAGOSTO. Precisamente; ma la soppressione di cui ho parlato era chiesta anche nell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Turco, da me ed altri colleghi.

PRESIDENTE. Ma ciò riguardava il primitivo testo, quello è morto e vi si è sostituito un articolo diverso che ha soddisfatto l'onorevole Rummo ed altri. Adesso ella vuol far risorgere il morto.

L'onorevole Casciani ha facoltà di parlare.

CASCIANI. Io non ho presentato alcun emendamento a questo articolo, perchè quello presentato dall'onorevole Rummo raccoglieva i principali desiderati miei, che sono i desiderati della classe medica ferroviaria.

Ma perchè, durante la discussione, questo emendamento è stato abbandonato e si è fuso nell'emendamento, concordato tra Commissione e ministro, così rivolgo alcune raccomandazioni all'onorevole ministro nella speranza che vorrà accogliere le mie proposte.

Ma prima di tutto, debbo rivolgergli una domanda.

Il primo capoverso dell'articolo 80 del pre-

sente disegno di legge si esprime così: « il servizio sanitario dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha sede presso la Direzione generale ». Questo periodo è stato compilato in modo diverso da quello formulato con la legge del 15 maggio 1905. In questo disegno di legge, infatti, era stabilito nettamente che il servizio sanitario delle ferrovie dello Stato dipendeva dalla Direzione generale, ed era costituito da un ufficio centrale sanitario. Se il primo periodo dell'articolo 80 fosse stato compilato *ex-novo*, nel primitivo disegno di legge, non avrei da fare alcuna osservazione, ma, poichè trovò una modificazione fra l'antico e l'odierno disegno di legge, che non credo giustificata, se non si avesse il proposito di modificare, in un avvenire più o meno lontano, l'indirizzo dell'Amministrazione sanitaria delle ferrovie, così domando all'onorevole ministro se fu una dimenticanza l'inclusione di questo inciso, o se si intenda che, pur non essendovi incluso, sia tacitamente stabilito che il servizio ferroviario sanitario debba dipendere dalla Direzione generale delle ferrovie, aver sede in Roma ed essere costituito da un ufficio centrale sanitario.

Senza questa esplicita dizione potrebbe accadere in avvenire che il servizio sanitario, pur dipendendo dalla Direzione generale, e pur avendo sede in Roma, non fosse diretto da un ufficio sanitario centrale.

Io sono persuaso che si tratti di una dimenticanza nella compilazione di questo articolo, oppure che si sia creduto non necessario di introdurre l'antico inciso, credendo vi fosse affermato lo stesso concetto, che era nella legge del 1905. Quindi domando all'onorevole ministro se con la nuova dizione abbia inteso significare un futuro indirizzo diverso dell'amministrazione ferroviaria nei rapporti del servizio sanitario, o se intenda riaffermare oggi, come nel 1905, che il servizio sanitario dovrà avere anche in avvenire un ufficio centrale sanitario. (*Segni di diniego del ministro dei lavori pubblici*). L'onorevole ministro fa segni di diniego, ed io me ne compiaccio, perchè credo che nella mente di chi ha scritto quell'articolo fosse veramente il pensiero, che ora ha affermato, con i suoi dinieghi, l'onorevole ministro; ma io gli sarei grato se volesse, chiaramente, nella legge, affermarlo. Poichè tutti dobbiamo essere d'accordo su questo principio, è molto facile spiegarlo modificando il primo periodo

così: « il servizio sanitario dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, costituito da un ufficio centrale sanitario, ha sede presso la Direzione generale ».

È una semplice modificazione di forma oggi, può essere una importante modificazione di sostanza domani. E poichè in chi legifera in questo momento vi è il concetto che anche per l'avvenire l'amministrazione sanitaria delle ferrovie dello Stato debba essere costituita così come io affermo, sono persuaso che l'onorevole ministro vorrà accogliere la mia proposta, e introdurre nella legge questa aggiunta.

Un'altra modificazione raccomando all'onorevole ministro a proposito della scelta del personale sanitario. Al capoverso secondo è stabilito che la designazione dei medici di reparto deve essere fatta da quella Commissione compartimentale della quale vari oratori hanno parlato. L'onorevole ministro ha accennato di accogliere la modificazione proposta dall'onorevole Buccelli, per chiarire cioè meglio il concetto che per capo dell'ufficio sanitario debba intendersi il capo dell'ufficio sanitario compartimentale.

Poichè questa modificazione è stata accolta, e non costituisce in fondo che un chiarimento...

ABIGNENTE, *relatore*. È un tecnicismo...

CASCIANI. È un tecnicismo, onorevole Abignente, ma...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Lo abbiamo corretto, è inutile parlarne.

CASCIANI. Poichè l'onorevole Abignente m'interrompe dicendo che si tratta di un tecnicismo, soggiungo che le parole sono adoperate per il valore che hanno e quelle adoperate significano una cosa diversa da quello che tutti, comodamente, desideriamo.

Ora, poichè siamo tutti d'accordo, quando venga aggiunta la parola compartimentale, l'accordo sarà più completo e l'articolo più chiaro. Ma ciò che noi tutti vediamo necessario in questo articolo è la presenza del capo del compartimento nella Commissione che deve scegliere i medici. Noi tutti sappiamo disgraziatamente, per le condizioni odierne del servizio (che altri chiamano, ed hanno ragione, servizio ferroviario) quali e quanto gravi siano le attribuzioni del direttore compartimentale.

Egli ha ora tante attribuzioni, che difficilmente potrà avere il tempo per prender parte utilmente ai lavori della Commissione, nella quale sarebbe un incompetente.

Egli si troverà con due clinici, col medico provinciale, col capo dell'ufficio sanitario compartimentale; si troverà quindi senza competenza come un estraneo, senza autorità in mezzo a questa Commissione. Poichè la presenza sua non è necessaria, ed egli viene distratto da lavori molto più importanti, poichè non può rimanere con dignità in questa Commissione, mi parrebbe logico che fosse sostituito da un rappresentante del Consorzio di mutuo soccorso che ha interesse nella scelta dei medici...

ABIGNENTE, *relatore*. ...del consorzio?

CASCIANI. Del consorzio, perfettamente. Dato che si creda di fare la Commissione di cinque membri, sostituire il capo del compartimento con un rappresentante di codesto consorzio.

Intorno al terzo capoverso ha parlato lungamente l'onorevole Lucifero, ed è ritornato sull'argomento anche oggi l'onorevole Rummo.

Ma io debbo dichiarare che in questa questione sono più favorevole alla dizione accettata dal ministro, in questo articolo emendato, di quel che non sia alle altre varie opinioni oggi espresse sopra questo argomento.

È indispensabile stabilire che il servizio medico ferroviario debba essere compensato in modo diverso secondo la entità del lavoro che i medici compiono; ora nell'articolo, al terzo capoverso, questo pensiero è affermato in modo preciso.

Non credo inutili le due aggiunte che alcuni vorrebbero togliere: è necessario anzi mantenerle, perchè deve essere espressamente dichiarato nella legge, che oltre alla carta di libera circolazione ed ai biglietti ferroviari che devono essere concessi a tutti i medici, a quelli che prestano servizio più oneroso perchè esercitano in centri ferroviari importanti o in zone malariche deve essere dato un compenso pecuniario adeguato all'entità del lavoro compiuto.

Credo che sia indispensabile mantenere questa dizione, perchè esiste una grande differenza fra il servizio che prestano i medici in talune stazioni lungo la linea, dove il lavoro è poco, e per il quale sono retribuiti con la carta di libera circolazione ed i biglietti annui, e quello che prestano altri medici in stazioni più importanti.

Ora poichè deve essere nettamente stabilita una differenza fra coloro che prestano servizio in piccole stazioni per un piccolo numero di ammalati, e coloro che esercitano in grandi stazioni o in zone malariche

dove il servizio sanitario è molto faticoso, così trovo buona la disposizione del terzo capoverso dell'articolo 80 che deve essere mantenuto nella sua integrità.

Ma mi duole, onorevole ministro, che ella non abbia accolto la proposta contenuta nel primitivo emendamento del collega Rummo, quella che si riferisce alle indennità spettanti ai medici, secondo la legge degli infortuni sul lavoro.

A me non riesce di comprendere come, essendovi una legge la quale stabilisce una indennità per i certificati rilasciati dai medici per gli infortuni, vi sia poi una categoria di medici che, di questo beneficio, consacrato in una legge, non debba godere.

A me sembra che l'onorevole ministro avrebbe potuto accogliere questo emendamento ed accennare alla necessità di dare ai medici questa indennità, onde mi auguro che riparerà alla mancanza, aggiungendo nell'ultimo capoverso dell'articolo, dopo le parole « la nomina, le condizioni, i casi di revoca e di dispensa, le attribuzioni e gli eventuali compensi dei detti medici » queste altre « oltre le indennità loro spettanti per la legge sugli infortuni del lavoro ».

L'onorevole Rummo ricordò con ragione l'altissima stima in cui noi teniamo l'onorevole Gianturco, che è uno dei più dotti ed eminenti giuristi. Non abbiamo quindi bisogno di ricordare a lui come tutte le indennità stabilite da leggi precedenti, per i medici, non furono mai potute cumulare con gli stipendi. Così si fece per la legge sulla vaccinazione, e per le indennità spettanti agli ufficiali sanitari, ai quali i comuni debbono dare un compenso oltre quello che ricevono per il servizio della condotta.

Non comprendo quindi come lo Stato, con la legge ferroviaria, voglia togliere ai medici un beneficio che loro deriva da una tassativa disposizione di legge. Nè egli può essere trattenuto da timori pecuniari, poichè il numero degli infortuni non supera i 20 mila all'anno, e la somma occorrente sarebbe quindi di 50 mila lire che, per lo Stato, mentre si tratta di far rispettare una legge e di riconoscere un principio, non si può dire esagerata.

Quindi confido nell'equanimità dell'onorevole ministro che, nella sua sapienza di giurista, non vorrà consentire che la legge ferroviaria venga a negare ai medici un diritto sancito in una legge generale dello Stato. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, la prego di esprimere il suo parere sui diversi emendamenti proposti.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ascoltando i molti e facondi discorsi dei colleghi su questo argomento del servizio medico io pensava tra me: « vedi giudizio umano come spess'erra! » Mentre credevo di dover porre argine alla erompente eloquenza degli avvocati sui tre articoli che si riferiscono al servizio legale, ho visto quegli articoli passare tranquillamente ed, invece, i medici sorgere in armi con grande eloquenza e dissertare su questo articolo 80. (*Clarità. — Commenti*).

Or bene, io li ripagherò con la brevità delle mie dichiarazioni.

All'onorevole Casciani che ha parlato per ultimo darò anzitutto l'assicurazione che nulla è mutato quanto all'ordinamento del servizio centrale; questa legge non determina singolarmente i diversi servizi che fanno capo alla direzione generale; e del resto vi è nella legge una dichiarazione finale che le leggi anteriori si intendono abrogate, soltanto in quanto siano contrarie a quella che stiamo discutendo. Ora, non essendovi per quanto riguarda il servizio sanitario nulla in contrario, è evidente che il servizio stesso resta come un servizio centrale e speciale presso la direzione generale.

L'onorevole Casciani si è associato all'onorevole Pescetti nel volere che nella Commissione, di cui all'articolo 80, siano rappresentati gli Istituti ferroviari di previdenza e che perciò invece del capo di compartimento entri un delegato degli Istituti nella Commissione per le designazioni dei medici ferroviari.

Ora vi è qui un equivoco e l'equivoco consiste in ciò, che la Commissione non è chiamata a nominare, ma soltanto a designare i medici. Ne consegue che resta inalterata la competenza degli Istituti, sia perchè hanno diritto di dire la loro parola in tutto quanto riguarda l'ordinamento del servizio medico, sia perchè ad essi spetta di nominare i medici.

Ora non è logicamente nè giuridicamente ammissibile, che gli Istituti stessi debbano prima designare e poi nominare i medici.

D'altra parte il capo del compartimento è chiamato a far parte della Commissione per la designazione, perchè il giudizio che questa deve pronunciare non è giudizio esclusivamente tecnico; può darsi che qualcuno si presenti che, pur essendo un patologo, un istologo, un anatomista di grande valore od un medico od un chirurgo pratico di grande competenza, non sia tuttavia a-

dato al servizio delle ferrovie; ovvero si trovi troppo occupato con una clientela numerosa e non abbia quindi il tempo di provvedere al servizio sanitario lungo il reparto medico che gli dovrebbe essere assegnato.

Al giudizio tecnico deve quindi contemperarsi il giudizio amministrativo per avere una ragione esatta dei bisogni dell'azienda. Non si tratta insomma di una Commissione di professori di università che debbano decidere di un concorso, ma di una Commissione che deve provvedere ai bisogni particolari del servizio; ecco perchè il capo del compartimento deve essere chiamato a dire la sua parola, poichè in lui si riassume tutta quanta la gestione amministrativa del compartimento.

L'onorevole Rummo, in ciò d'accordo con l'onorevole Casciani, vorrebbe una dichiarazione esplicita che sarà conservata ai medici la retribuzione speciale per le visite e i certificati relativi ad infortuni sul lavoro.

Ma, onorevoli colleghi, nell'articolo non si legge una parola la quale dica che ai medici non spetti una indennità speciale; tutto è rimesso al regolamento; e ciò per una ragione semplicissima, perchè due vie si potranno seguire: o dare una indennità minore, lasciando il diritto alla retribuzione speciale per gli infortuni, o stabilire a *forfait* una indennità maggiore che comprenda anche il servizio per gli infortuni.

* RUMMO. Ma vi sono di quelli che non hanno niente!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ebbene, ciò formerà oggetto di disposizioni regolamentari, ma non possiamo oggi pregiudicare una questione che potrà essere risolta assai meglio e più ponderatamente dal regolamento e dai liberi accordi. Dunque nulla è pregiudicato...

CASCIANI. Ma non dovrebbe essere neanche discusso, perchè vi sono i precedenti e c'è anche la legge.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. La legge sugli infortuni rimane in vigore, perchè nulla vi è qui che la abroggi. Ma quella legge non ci ha che vedere in tutto questo: l'indennità o sarà speciale per i due servizi o sarà comprensiva anche della retribuzione per gli infortuni. (*Interruzioni — Commenti*). Questo deciderà il regolamento.

RUMMO. Anche per ciò confidiamo in lei.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Dagosto ha espresso il timore che alcune parole introdotte nel testo definitivo fossero limitative, mentre

esse sono soltanto esemplificative. Non si tratta di limitare il diritto a una retribuzione per l'opera prestata concedendola solo nei grandi centri o nelle zone malariche, ma si è voluto esemplificare perchè i casi indicati apparivano i più importanti; e ne è prova l'ultimo capoverso dell'articolo, in cui si parla di eventuali compensi, senza fare alcun accenno alle due ipotesi contemplate nel comma precedente. Viene così naturalmente assorbito l'ordine del giorno, al quale del resto, mi pare, l'onorevole Dagosto abbia rinunciato.

Non mi rimane che rispondere una parola all'onorevole Pescetti, il quale, in verità, mi ha assai male ricompensato poichè, avendo accettata la sua proposta, mi aspettavo che egli mi risparmiasse almeno il suo centesimo discorso! In fondo, l'onorevole Pescetti si è associato alle dichiarazioni degli onorevoli Rummo e Casciani in quanto alla rappresentanza del personale, ed io quindi non posso che confermare ciò che ho detto agli altri colleghi.

All'onorevole Lucifero Alfonso torno a rivolgere la preghiera di non insistere nell'ordine del giorno, perchè del numero delle visite sarà tenuto conto nel regolamento.

PRESIDENTE, Insiste, onorevole Lucifero Alfonso.

LUCIFERO ALFONSO. Ecco, io dico schiettamente che le parole dell'onorevole ministro, mentre mi hanno dato pieno affidamento che egli sente la giustizia che il servizio medico sia retribuito in ragione diretta del lavoro, non mi hanno persuaso sulle ragioni che questa giustizia gli impediscono di far passare nella legge.

Egli ha detto che le sezioni sanitarie affidate ai diversi medici, vengono rimpicciolate e frazionate sempre più, affinchè si renda più facile la cura. Ma il ministro sa meglio di me, che le condizioni delle linee, degli orari, del materiale, di tutto quel che ci vuole, non sempre permettono di fare l'assistenza medica come dovrebbe essere fatta. La retribuzione nella legge è l'eccezione; la carta di libero percorso e il biglietto di viaggio sono la regola.

Ora io dico schiettamente: nell'interesse dei ferrovieri malati, io vorrei proprio il contrario. Io desidererei che i medici fossero pagati in ragione diretta del loro lavoro, e che quelli che hanno un lavoro esuberante, godessero anche della carta di libera circolazione e del viaggio delle famiglie come maggior compenso. In questo modo a me pare che si gioverebbe di più alla sa-

lute dei ferrovieri malati che alle benemerienze meritatissime dei medici che debbono curarli.

Per queste ragioni, sebbene con dolore, e quantunque io sia certo che la Camera non farà buon viso a questa che a me pare una ragione che dovrebbe evidentemente persuaderla, è per queste ragioni, che io sono costretto ad insistere nel mio emendamento. *(Benissimo! Bravo!)*

PRESIDENTE. Sul primo...

LUCIFERO ALFONSO. Sul primo, perchè, accettato questo, viene accolto anche il secondo, e, respinto il primo emendamento, è implicitamente respinto il secondo.

PRESIDENTE. L'onorevole Rummo ritira il suo emendamento?

RUMMO. Non ho bisogno di ritirarlo, perchè è assorbito dal nuovo testo del Governo, ed a me non resta che ringraziare.

PRESIDENTE. Dunque consente che si dica: *a preferenza*, e non insiste perchè si aggiunga: compreso quello dei certificati occorrenti in casi di infortuni di lavoro.

RUMMO. Abbiamo pregato il ministro di accettarlo come raccomandazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Dagosto insiste?

DAGOSTO. Le dichiarazioni del ministro mi hanno soddisfatto e quindi non insisto nella mia proposta.

PRESIDENTE. L'onorevole Pescetti?

PESCETTI. Veramente l'onorevole ministro non ha compreso che io non ho parlato per giustificare quello che egli aveva accettato, ma per persuaderlo ad accettare quello che non aveva accettato.

Ora io non ho compreso il motivo che l'onorevole ministro ha adottato per dimostrare che non c'è bisogno di mettere due membri elettivi nella Commissione che deve designare i medici. La designazione dei medici sarà fatta da apposite Commissioni.

Io vorrei la rappresentanza elettiva in queste Commissioni, perchè sono quelle che hanno fino ad oggi esercitato una vigilanza su tutto il servizio sanitario.

Alla Camera io raccontai anche alcuni fatti specifici su quello che vuol dire designare un medico anzichè un altro. Perciò pregherei l'onorevole ministro di metterne uno, almeno, se non due.

L'onorevole Celli si unisce con tutto il suo cuore di scienziato... *(Clamori — Risa)* sicuro! Cuore illuminato, non tenerezza soltanto.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ma anche noi abbiamo cuore. È prerogativa loro soltanto?

PESCETTI. Non capisco perchè l'onorevole ministro quando invoco il cuore dell'onorevole Celli protesti!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il mio cuore è altrettanto ben formato che il suo e quello dell'onorevole Celli. (*ilarità*).

PESCETTI. Dunque la prego di mettere il suo cuore all'unisono coi nostri.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Le ho già detto che questi rappresentanti sono nella Commissione che nomina e non è quindi necessario che sieno nella Commissione che designa. È inutile ripetere cento volte la medesima cosa!

PESCETTI. Io insisto nella mia proposta.

PRESIDENTE. Veniamo dunque ai voti.

L'onorevole Lucifero Alfonso, dunque, insiste nel suo emendamento cosicchè l'ultima parte del secondo capoverso verrebbe modificata nel seguente modo:

« Pei medici incaricati del servizio delle linee normalmente il corrispettivo dell'opera da essi prestata è costituito da una retribuzione computata sul numero delle visite, dei consulti e delle operazioni, e dalla carta di libera circolazione su determinati percorsi oltre alle concessioni di biglietti ammesse per gli agenti ferroviari e loro famiglie dall'articolo 81 ».

Il resto di questo capoverso sarebbe soppresso.

Pongo a partito questo emendamento non accettato nè dal Ministero, nè dalla Commissione.

(*Non è approvato*).

Come la Camera ha udito, l'onorevole Pescetti mantiene questo emendamento:

Al 2° comma dopo le parole: medico provinciale sanitario aggiungere: da due rappresentanti dei quali uno elettivo degli istituti di previdenza e da un rappresentante dell'organizzazione dei medici.

Questo emendamento non è accettato nè dal Governo, nè dalla Commissione.

Lo pongo a partito.

(*Non è approvato*).

Allora l'articolo 80 rimane approvato nel testo di cui si è data lettura, col solo cambiamento che invece « di capo del servizio sanitario » si deve dire: « capo dell'ufficio sanitario ».

Art. 81.

Le carte di libera circolazione ed i biglietti per un solo viaggio di servizio non possono concedersi che al personale dell'Amministrazione

zione delle ferrovie dello Stato ed a quello governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata, in quanto sia richiesto dalle rispettive attribuzioni, nonchè ai funzionari dello Stato i quali, per ragioni di ufficio in dipendenza dei rapporti con le ferrovie dello Stato, debbano compiere su queste frequenti viaggi.

I biglietti per un solo viaggio non possono essere concessi che al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed a quello governativo d'ispezione delle ferrovie ed alle rispettive famiglie, con le norme da approvarsi dal regolamento.

Gli impiegati a riposo, e le rispettive famiglie, dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e d'ispezione governativa delle ferrovie concesse all'industria privata, nonchè delle cessate Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e del soppresso regio Ispettorato generale delle strade ferrate, hanno diritto in ogni anno ad un biglietto gratuito e ad un biglietto a prezzo ridotto. Il regolamento determinerà a quali funzionari di grado superiore a riposo appartenenti alle Amministrazioni predette possano essere concesse anche carte di libera circolazione.

Si possono effettuare scambi di concessioni di viaggio con altre Amministrazioni ferroviarie e con importanti Società di navigazione.

Ogni altra concessione di biglietti gratuiti e quella dei biglietti a prezzo ridotto, saranno regolate con decreto reale da presentarsi al Parlamento per essere convertito in legge.

Senza pregiudizio dell'azione penale, il funzionario che indebitamente rilascia carte di libera circolazione, biglietti gratuiti o ridotti, è punito con la sospensione dall'ufficio e dallo stipendio da dieci giorni ad un mese ed ha l'obbligo di pagare il valore a tariffa normale del biglietto rilasciato. In caso di recidiva il funzionario colpevole è dispensato dal servizio.

Presentazione di una relazione.

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

MEZZANOTTE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: « Proroga della data d'estrazione delle tombole telegrafiche a beneficio dei Regi Spedali di Chieti, Livorno e Lecce, e

riunione in una sola delle tombole a favore degli ospedali di Chieti e di Lecce ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione sul disegno di legge riguardante le ferrovie di Stato.

PRESIDENTE. L'onorevole Giacomo Ferri si era iscritto a parlare su questo articolo 81. Non essendo presente, si intende che rinunci.

L'onorevole Pescetti propone il seguente emendamento:

« Dopo le parole del 3° comma: e ad un biglietto, sostituire: a tariffa militare, cioè col ribasso del 75 per cento ».

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Siamo in tema di eccezioni alla regola generale sulla concessione di biglietti ferroviari; non mi pare che si debba lusingare, specialmente ove si tenga presente che tutti gli altri pensionati dello Stato non possono fruire di alcuna agevolazione sulle ferrovie. Del resto, dopo l'introduzione della tariffa differenziale, l'emendamento dell'onorevole Pescetti ha perduto gran parte del suo valore.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pescetti.

PESCETTI. Io mi limito ad osservare che i pensionati delle ferrovie avevano sempre goduto di due biglietti gratuiti, sempre, sempre, sempre.

Ora i pensionati, col regime di Stato, si trovano sottoposti ad un regime di biglietto gratuito, e ad un regime di biglietto ridotto.

I ferrovieri, nel Congresso del maggio ultimo, hanno chiesto, oltre il biglietto gratuito, fosse loro concesso un secondo biglietto, col ribasso del 75 per cento.

Io domando che per un sentimento di riguardo a questa famiglia di veterani, si dia questa riduzione.

Non si compromette il regime degli altri impiegati dello Stato, perchè questi non provengono dalle ferrovie. E faccio appello specialmente all'onorevole Carcano, perchè si associ a me, in questa difesa dei veterani. Non si compromette nulla e si dà loro meno di quello che loro concedevano le ferrovie.

È una liquidazione del passato e bisogna farla nobilmente.

PRESIDENTE. Onorevole Pescetti, insiste?

PESCETTI. Eh, diavolo!

PRESIDENTE. Dire: *eh, diavolo!* non mi pare che esprima ciò che ella voglia. (*ilarità*).

Comunque metto a partito l'emendamento dell'onorevole Pescetti, che ho letto e che non è accettato nè dal Governo, nè dalla Commissione.

(*Non è approvato*).

Metto a partito l'articolo 81, di cui già ho dato lettura.

(*È approvato*).

Art. 82.

Avranno diritto alla carta di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato i membri del Consiglio generale del traffico, e i membri delle Commissioni compartimentali, limitatamente alle linee comprese nel rispettivo compartimento.

I membri del Consiglio generale del traffico, che non risiedono nella capitale del Regno, hanno diritto inoltre a una diaria di lire venti; e i componenti delle Commissioni compartimentali, che non risiedono nelle città sedi di compartimento, ad una diaria di lire quindici.

(*È approvato*)

Art. 83.

Nelle prime sedute successive alla pubblicazione della presente legge i due rami del Parlamento procederanno rispettivamente alla nomina de' membri della Commissione di vigilanza.

Entro un mese dalla pubblicazione della presente legge cesseranno i poteri dell'attuale Consiglio di amministrazione, ed entro lo stesso termine si procederà alla costituzione del nuovo Consiglio di amministrazione, il quale entrerà immediatamente in funzione.

Il Consiglio generale del traffico sarà completato nel termine suddetto secondo il disposto dell'articolo 63.

Con decreto reale sarà stabilita la decorrenza de' termini indicati negli articoli 54 e 60 della presente legge. Tale decorrenza però non dovrà partire da epoca posteriore ad otto mesi dalla pubblicazione della presente legge.

Su questo articolo 83, che diventerebbe poi 85, la Commissione propone adesso queste modificazioni:

Nel secondo capoverso, invece di dire « entro un mese », si dovrebbe dire: « entro due mesi ». E poi, si dovrebbero togliere le parole: « entro lo stesso termine ».

Nel terzo capoverso, dopo le parole: « il Consiglio generale del traffico », si dovrebbe dire, invece: « e le Commissioni compartimentali del traffico saranno completate ».

Finalmente, nell'ultimo capoverso, dove si dice: « Tale decorrenza però », si dovrebbe dire, invece: « I termini medesimi dovranno incominciare a decorrere ».

L'onorevole Rubini aveva presentato su questo articolo il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a far studiare presso le aziende ferroviarie di Stato estere, che saranno reputate le più rispondenti al fine, il modo onde sono attuati nella pratica gli ordinamenti ferroviari per trarne norma, in pro dell'esercizio delle nostre ferrovie ».

RUBINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Rubini ha facoltà di parlare.

RUBINI. Quest'ordine del giorno si riferiva all'articolo 83 del disegno governativo; articolo nel quale si parla dei regolamenti. Ora l'articolo in questione credo che abbia preso il numero 85; ed allora deve rimandarsi all'articolo 85.

Ma, poichè mi trovo a parlare, dichiaro che quest'ordine del giorno l'ho già svolto, perchè risponde a quello che già ebbi l'onore di esporre alla Camera nella discussione generale.

PRESIDENTE. Sta bene.

L'onorevole Lucifero Alfonso ha proposto questo emendamento:

« All'ultimo comma alla terza riga sostituire ai numeri: 54 e 60 i numeri: 53 e 59 ».

CAVAGNARI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

CAVAGNARI. Non dubitino i colleghi che io venga meno alla consegna che mi sono imposto di non parlare. Però vorrei prendere motivo da quest'articolo per fare una dichiarazione.

Ieri l'onorevole presidente del Consiglio, allorchando si discutevano gli articoli che concernevano la nomina del Comitato parlamentare di vigilanza, ci ha dato due notizie, cioè ci ha fatto sentire che queste disposizioni erano state ispirate dalla Direzione ferroviaria e che era stato determinato a presentare questa parte della legge che riguarda la nomina del Comitato parlamentare in un momento in cui inferiva

maggiormente la passione ferroviaria; ho ritenuto i termini precisi.

Ora io non mi preoccupo nè mi dolgo che il Governo abbia trovato nella Direzione generale ferroviaria una nuova ninfa Egeria alla quale potersi ispirare nelle sue deliberazioni. Questa è cosa che non mi riguarda, ma mi riguarda la seconda parte.

Fra gli interpellanti, in un tempo in cui non inferiva già la passione ferroviaria, ma inferiva la peste del disservizio ferroviario, fra quegli interpellanti vi era anche io, e poichè io al pari dei miei colleghi, credo, non mi lascio dominare, almeno in questa Aula, da passione di nessuna sorta e così nemmeno dalla ferroviaria od altrimenti, ma porto qui la eco delle voci del Paese, così, nonostante tutta la deferenza che ho per l'onorevole presidente del Consiglio, debbo dichiarare che per mia parte non accetto, anzi respingo quel suo apprezzamento.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io tengo a dichiarare che ieri non ho pensato affatto all'onorevole Cavnari. (*Si ride*).

CAVAGNARI. Mi perdoni, onorevole presidente del Consiglio, non ha pensato a me, ma le sue parole si riferivano a qualche cosa che riguardava anche me, ed allora dirò che le ha dette senza pensarvi.

GUERCI. Domando di parlare sull'ordine del giorno proposto dall'onorevole Rubini.

PRESIDENTE. L'onorevole Rubini lo ha rimandato all'ultimo articolo.

GUERCI. Allora rimando anche io la mia domanda.

PRESIDENTE. Metto a partito l'articolo 83 che diventa 85 con le modificazioni che ho indicate.

(*È approvato*).

Art. 84.

La Commissione d'accordo col Governo propone di dividere quest'articolo in due parti, di cui la prima formerebbe un articolo e la seconda un altro articolo.

La prima parte, cioè l'articolo 84, sarebbe la seguente:

« Con decreto reale, udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie, il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri, sarà provveduto alla approvazione del regolamento generale per l'esecuzione della presente legge:

E a questo articolo, onorevole Rubini, che vorrebbe rimandare il suo ordine del giorno?

RUBINI. Onorevole Presidente, il mio ordine del giorno si riferisce al dispositivo dei regolamenti: io non saprei adesso dire a quale articolo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno dell'onorevole Rubini è il seguente:

« La Camera invita il Governo a far studiare presso le aziende ferroviarie di Stato estere che saranno reputate le più rispondenti al fine, il modo onde sono attuati nella pratica gli ordinamenti ferroviari onde trarne norma, in pro dell'esercizio delle nostre ferrovie ».

Su quest'ordine del giorno l'onorevole Guerci ha chiesto di parlare. Ne ha facoltà.

GUERCI. Intanto ella mi deve permettere di fare una dichiarazione che all'onorevole Rubini risponderò nel consuntivo. (Benissimo!)

PRESIDENTE. Ma che cosa c'entra?

GUERCI. Adesso aspetti. Mi deve permettere questa parentesi tanto perchè si sappia che risponderò a suo tempo.

Ora io sono contrario a queste Commissioni che girano per l'Europa e che generalmente vengono a casa con un fiore di salute e con pochi appunti. Potrei citare un viaggio che è stato fatto per la navigazione interna. (Ilarità).

A me sembra che in materia di navigazione interna, dopo quel viaggio fatto all'estero, non si sia aggiunta una virgola di più a ciò che fu scritto nelle lunghissime relazioni.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ma se non è stata ancora pubblicata la relazione, come fa lei a saperlo?

GUERCI. Ella deve sapere che io sono uno dei componenti del Comitato tecnico e quindi so le cose prima di lei. (Viva ilarità).

PRESIDENTE. Onorevole Guerci, tenga conto delle condizioni della Camera.

GUERCI. Sembra poi a me inutile mandare una Commissione all'estero per studiare un ordinamento ferroviario, quando, ad onore nostro, e dobbiamo dichiararlo, in questa materia abbiamo personalità superiori anche nella parte delle costruzioni; perchè vi sono ingegneri italiani che hanno risolto difficoltà gravi specialmente nei trafori appenninici, che non abbiamo niente da invidiare agli altri paesi; quando abbiamo congressi in questa materia ferroviaria che hanno una letteratura completa, dalla quale si può imparare quello che ci necessita per il buon andamento dell'azienda ferroviaria stessa. Ne vuole qualche cosa

di più? Uno che abbia la pazienza di leggere i libri di Saporito, vi trova tutta una illustrazione, dalla quale, senza viaggiare, si può apprendere quello che l'onorevole Rubini desidera sia appreso.

E non dico altro. Mi oppongo quindi a queste Commissioni.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Si rassicuri l'onorevole Guerci che io non intendo affatto di mandare in giro per il mondo gli argonauti della scienza ferroviaria. Io intendo soltanto di accogliere l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini nel suo lato più pratico e concreto. (Interruzioni del deputato Guerci). L'Amministrazione ferroviaria ha già all'estero propri rappresentanti commerciali, i quali sono in grado di dare opportunissime informazioni. Non si tratta di Commissioni, ma di singoli rappresentanti. Ne abbiamo per esempio uno in Monaco.

GUERCI. È un altro concetto quello dell'onorevole Rubini.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. È lo stesso concetto. Abbiamo, se non erro, un altro rappresentante in Francia e negli Stati Uniti d'America.

Ora l'onorevole Rubini desidera che i nostri studi siano meno cartacei e più sul vivo.

RUBINI. Precisamente.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Questo concetto dell'onorevole Rubini lo ammette anche l'onorevole Guerci; ha un aspetto di verità che bisogna riconoscere. Quindi io non accetterei un ordine del giorno con cui si imponesse di nominare una Commissione, e di attuare meccanicamente gli ordinamenti vigenti all'estero, perchè sono in ciò d'accordo con l'onorevole Guerci, che le condizioni particolari delle nostre reti ferroviarie sono tali che noi dobbiamo cercare soprattutto, nell'intrinseca indole dei nostri commerci e delle nostre correnti commerciali, la guida per risolvere le nostre questioni.

Riconosco anche che possiamo trarre importanti ammaestramenti da molteplici pubblicazioni, a cominciare da quella dell'onorevole Saporito ed a finire a quelle di tanti congressi internazionali che hanno trattato dell'esercizio ferroviario; non parlo già di quanto si riferisce alle nuove costruzioni, perchè l'onorevole Rubini non ci domanda

di risolvere problemi costruttivi, ma di studiare quel che riguarda l'esercizio.

Quindi credo che l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini sia talmente innocuo, che, se l'onorevole Guerci lo rileggerà ancora una volta, finirà per accoglierlo egli stesso.

GUERCI. Ella ha facoltà di mandare in giro chi vuole, senza metterlo nella legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno dell'onorevole Rubini, del quale è stata data lettura, è accettato dal Governo e, credo, anche dalla Commissione.

ABIGNENTE, *relatore*. Perfettamente.

PRESIDENTE. Lo metto ai voti.

(È approvato).

Rimane quindi approvato l'articolo 84.

Art. 85.

In quanto siano contrarie alla presente legge, sono abrogate le leggi del 22 aprile 1905, n. 137, e del 12 luglio 1906, n. 332, e tutte le altre leggi e disposizioni relative all'esercizio di Stato delle ferrovie.

Metto ai voti questo articolo 85 ed ultimo.

(È approvato).

Invito la Commissione a procedere al coordinamento della legge per poterla votare fra poco a scrutinio segreto.

Frattanto sospendo la seduta per 5 minuti.

(La seduta è sospesa alle 17.30 e ripresa alle 17.35).

PRESIDENTE. Procediamo al coordinamento.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Crespi.

CRESPI, *della Commissione*. Salvo la punteggiatura e gli errori tipografici eventuali, che saranno naturalmente corretti, nell'articolo 4 si deve dire « nessuno degli amministratori può essere nello stesso tempo amministratore... »

All'articolo 6 il comma 13-*bis* diventa 14, il 14 diventa 15, e il 15 diventa 16.

All'articolo 7, secondo capoverso, dopo le parole « i membri dell'ispettorato centrale » si aggiungano le parole « istituiti presso la Direzione generale ».

All'articolo 11, nel primo capoverso, invece di « il numero, le sedi » si deve dire « il numero, la sede ».

All'articolo 14, invece delle parole « dell'articolo 67 e 69 » si deve dire « degli articoli 67 e 69 ».

All'articolo 21, nel terzultimo alinea, alle parole « a cui non si provvede » si sostituiscono le altre « a cui non si provveda ».

Nell'articolo 23, dove dice « che il ministro dei lavori pubblici ritenga » si dica « che il ministro dei lavori pubblici ritenesse ».

Nell'articolo 28 alle parole « il regolamento determinerà » debbono essere sostituite le seguenti: « questo determinerà ».

Nell'articolo 31, lettera *b*, alle parole « nei quali cioè la spesa » si sostituiscono le parole « per quelli cioè, la cui spesa » e dopo le parole « ad unità di peso » si deve aggiungere « e di misura ».

Nell'articolo 32 alle parole « adempiuto le prescrizioni » si debbono sostituire le parole « adempiuto alle prescrizioni ».

All'articolo 41 anziché « scartamento normale » si deve dire « scartamento uguale ».

All'articolo 53, capoverso, alle parole: « articolo 83 » si sostituiscono le parole: « articolo 85 ».

All'articolo 58, in fondo, invece che « del Consorzio » si deve dire « dal Consorzio ».

All'articolo 59, in principio, invece che « nel periodo di due anni », si deve dire: « nel periodo di tre anni ». E dove è detto: « articolo 83 », si deve dire: « articolo 85 ». Dove si dice: « l'Amministrazione non creda di potersi utilmente giovare » si deve dire: « essa non creda di potersi utilmente giovare ».

Le parole « articolo 55 » si sostituiscono con le parole « articolo 54 ».

All'articolo 62, comma 7°, invece che: « sulle norme » si deve dire: « su le norme ». E in luogo delle parole: « della loro proroga e rinnovazione », si deve dire: « delle loro proroghe e rinnovazioni ».

All'ultimo comma si deve dire così: « È obbligatorio sentire l'avviso del Consiglio generale del traffico *sugli oggetti indicati* dai nn. 1, 2, 3 e 7 del presente articolo ».

All'articolo 63 lettera *b* si deve dire: « di due funzionari *superiori* del Ministero del tesoro e di quello di agricoltura, industria e commercio ». Alla lettera *l*, dopo le parole: « Camere di commercio » vanno soppresse le parole: « del Regno ».

All'articolo 65, capoverso, invece che « le sue votazioni » si deve dire: « le votazioni ».

All'articolo 72 si deve dire: « a far parte della Commissione » e non « dalla Commissione ».

L'articolo 74-*bis* diventa 75 e gli articoli ivi citati: 4, 62 e 67 vanno corretti così: « 4, 61 e 68 ».

Viene poi la parte discussa oggi.

L'articolo 75 diventa 76. Siccome in questo articolo vi è stata una trasposizione, il terzo comma diventa secondo ed il secondo diventa terzo.

Gli articoli 76, 77 e 78 diventano rispettivamente 78, 79 e 80.

In quest'ultimo dove è detto « e delle sedi », deve invece dirsi « nelle sedi ».

L'articolo 79 diventa 81. Alla fine del primo capoverso vanno tolti i due punti. Al secondo capoverso dove è detto: « della legge 8 giugno 1874 » deve aggiungersi il numero della legge che ora non ho presente.

L'articolo 80 diventa 82, l'articolo 81 diventa 83 e l'articolo 83 diventa 84. All'articolo 82 bisogna aggiungere la parola « generale » dove si dice « direzione di sanità del regno ».

L'articolo 83 diventa 85, modificato come è stato deliberato. Da ultimo gli articoli 84 e 85 diventano 86 e 87.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, queste modificazioni di forma si intendono approvate.

(Sono approvate).

Si procederà ora alla votazione segreta di questo disegno di legge.

PAVIA, segretario, fa la chiama.

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908.

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte e si procederà nell'ordine del giorno il quale reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908.

Continuando nella discussione generale, la facoltà di parlare spetta all'onorevole Santini.

SANTINI. Onorevoli colleghi, in questo tardo volgere di stanca ora ho d'uopo di sollecitare la Camera di essermi, ancora più dell'usato, indulgente di venia cortese, se oso dimandarle usarmi l'onore di benevolmente ascoltarmi, non per vano amore polemico, nè per vuota esercitazione accademica, ma perchè il bilancio della marina sta quale bilancio di primissimo ordine, come quello, che investe, non pure la sicurezza, la dignità, le fortune della pa-

tri, ma eziandio la protezione e la prosperità delle persone e dei commerci dei nostri all'estero.

Mi tarda confessare che, pure essendo iscritto a parlare da tempo, sono rimasto lungamente indeciso se dovessi, o meno, interloquire. Che, se ad interloquire mi son determinato, gli è per sodisfare ad un dovere, che sinceramente, profondamente sento, il dovere, che, per scarsa che sia in argomento la competenza di un deputato, questi debba esplicarla in quelle questioni, che, magari da dilettante, abbia avuto il destro di studiare. E questo è precisamente il caso mio, chè mi giova premettere come io non intenda punto di parlare da competente, che competente non sono, ma parlare soltanto come chi, avendo lungamente vissuto in un dato, e specialissimo, singolare ambiente, di questo ha qualcosa potuto e saputo assimilarne. E sono stato anche perplesso nel parlare (lo dichiaro subito con la mia usata, rude franchezza), perchè, se in molte cose consento con l'egregio ministro della marina, non in tutto potrei con lui accordarmi. Ma egli, che ormai, anche parlamentariamente, da lungo tempo mi conosce, sa come io, pur dissentendo, magari sovente, dai ministri, doverosamente mi onoro, di non portare mai nelle discussioni apprezzamenti, che non siano improntati ad una completa serenità di animo e ad una grande obbiettività, sempre nel mio modesto dire ispirandomi a quell'immenso, indomabile amore per la nostra armata, nel quale l'onorevole ministro può agguagliarmi, ma non può superarmi.

La Camera può testimoniare che io, pure avendo talvolta discordato dal ministro Mirabello, nei momenti più difficili delle discussioni parlamentari, che alla marina si riferivano, sempre il mio povero, ma convinto, ajuto, abbia a lui volentieri porto.

E cito, passando sopra ad una volgare modestia, la discussione dell'inchiesta, nella quale oso ritenere che la mia modesta parola non sia tornata del tutto infruttuosa.

L'oratore, che nell'attuale discussione primo intervenne, è stato l'egregio amico mio, onorevole Albasini-Scrosati, dal cui veramente importante discorso io vo' prendere le mosse pel poverissimo mio. Nè è la prima volta che io mi trovo in disaccordo col collega Albasini in argomento dell'Armata. Anche nella discussione sull'inchiesta avemmo un cortese dibattito, dal quale, me lo perdoni l'onorevole Albasini, credo di essero uscito io meglio di lui. E, se io mi in-

trattengo alquanto sul discorso dell'amico Albasini, gli è che io ne ho veramente apprezzata l'importanza, e appunto perchè importante credo che quel discorso meriti di essere discusso.

Il che tanto più ritengo necessario in quanto che per i profani il discorso dell'onorevole Albasini-Scrosati potrebbe suonare tale da portare a conseguenze di apprezzamento veramente ingiustificate e, ciò che è peggio, pericolose.

Il discorso dell'onorevole Albasini-Scrosati, in conclusione, si è imperniato in ciò, che per la difesa dell'Italia vi sia bisogno di un più forte esercito più che di una potente marina. Ma io non voglio attardarmi un istante in pregare l'onorevole collega di consentirmi di dirgli che io non posso aggiustare grande importanza alla sua citazione di una pubblicazione del colonnello Cavaciocchi, il quale si è illuso di dimostrare, giudicando dal referto, certamente esatto dell'onorevole Albasini-Scrosati, come l'Italia sia, nei riguardi della propria sicurezza dal mare, un *Eldorado*, un paese che, pure immerso in tutta la sua lunghezza, e oltrechè nelle isole, nel mare, un paese, che specialmente nel versante Adriatico ha intiera la costa senza sorgitori capaci di approdo di difesa, un paese quanto nessun altro, esposto alle ingiurie del mare, un paese così felice, ove sieno impossibili gli sbarchi, inattuabili i blocchi, neppur probabili i bombardamenti.

Ma l'onorevole Albasini-Scrosati si è pur affaticato di dimostrare che il mare non involge alcun pericolo per la Capitale del Regno. Vede, la Capitale del Regno è in tali difficili condizioni di difesa, appunto per la vicinanza al mare indifeso che il generale Garibaldi ebbe a dire che, se si fosse dichiarata la guerra all'Italia, l'Italia doveva trasportare la sua Capitale ad Aquila. Tanto il generale Garibaldi vedeva perigliosa la situazione di Roma. E l'onorevole Albasini-Scrosati ha aggiunto essere Roma difesa tutto in giro dai forti: ma quei forti rimontano a venticinque anni indietro, sono ubicati a cinque chilometri dalla città, sono armati di scarse e deboli artiglierie. Ed oggi non solo sono inutili, ma io credo sieno dannosi, così da potersi senza rimpianto distruggere, non pure senza danno, ma col vantaggio di risparmiare alla scarsa guarnigione di Roma lo sciuplo di esautoranti distaccamenti.

All'onorevole Albasini-Scrosati è piaciuto citare l'autorità di un uomo, veramente

eminente, quale scrittore e stratega di cose marinaresche, l'illustre comandante Bonamico, alla cui altissima autorità, non pure m'inchino io profano, ma tutti coloro s'inchinano, che con gli argonauti guerreschi navali hanno consuetudine e competenza.

Ma egli ha anche citato uno scritto dell'egregio ammiraglio Gavotti. Dio mi guardi dal voler mancare del più piccolo riguardo al Gavotti, ma, francamente, questo ufficiale generale in posizione ausiliaria, pure egregio, non è mai passato per una autorità da influire quasi sulle discussioni parlamentari, anzi sulla politica navale.

Ma l'opinione del Bonamico merita veramente di essere assunta nella più alta considerazione.

Secondo il discorso dell'onorevole Albasini-Scrosati, il comandante Bonamico, nei suoi scritti sulla difesa mobile, pubblicati sulla *Rivista marittima*, avrebbe suffragato la sua tesi: l'Italia dal mare si difende con sottomarini, sommergibili, torpediniere e contro-torpediniere, in conclusione con i siluranti, più talune piccole navi di appoggio, ma senza bisogno di quelle, che egli ha chiamato navi di altobordo, che sono poi navi da battaglia. (*Interruzione del deputato Albasini-Scrosati*).

Sto leggendo il suo discorso, onorevole Albasini-Scrosati. Ella ha asserito sulle conclusioni del libro del colonnello Cavaciocchi, come nessun pericolo dal mare viene all'Italia, cosicchè tutte le forze militari si dovrebbero concentrare nella difesa delle frontiere di terra, aggiungendo queste parole, che ora non trovo, ma che ella certamente ricorda meglio di me nella sua ferrea ed ammirabile memoria.

Ma eccole: ella, più o meno, diceva così, « il comandante Bonamico nella *Rivista marittima* del 1902 pubblicò un pregevole scritto sulla difesa mobile costiera. Egli — sono sue parole — divise i nostri teatri di operazione in sei zone, aventi cadauna un raggio minimo di 150 ed un massimo di 250 miglia marine (miglia di 1855 metri, è bene spiegarlo) e che queste zone potevano essere difese da torpediniere, dotate di una velocità di resistenza non inferiore ai 25 nodi e di una autonomia massima di 500 miglia, a pieno tiraggio. Ed affermava che con 120 torpediniere, da 150 a 180 tonnellate, e 16 navi di sostegno o di scolta, da 500 tonnellate e 28 nodi, così che, con una spesa complessiva di 43,000,000, si sarebbe ottenuto ciò che, altrimenti era vano sperare, ossia di proteggere le nostre città maritti-

me contro i bombardamenti e di mantenere il dominio notturno su tutti i nostri teatri di guerra, escludendo la permanenza di importanti reparti nemici in tutte le zone vigilate. Egli notava, fra altro, che il problema, sempre discusso e mai risoluto, della protezione di Napoli contro i bombardamenti sarebbe stato così risoluto, con poca spesa, nel modo migliore e più efficace».

Ma l'onorevole Albasini-Scrosati ha dimenticato la seconda parte dell'articolo del Bonamico; e, poichè quell'illustre scrittore di cose navali, mio vecchio amico e compagno di navigazioni, anche sfortunate, si trovava in Roma, mi feci premura di parlargli, così, non per conoscere le sue opinioni, ma, per porgere una maggiore dovuta soddisfazione all'onorevole Albasini-Scrosati, pregai il Bonamico di mettere in iscritto le sue note ed edite opinioni.

Il comandante Bonamico scrive: « L'articolo *La difesa mobile costiera* cui alluse il tuo collega onorevole Albasini-Scrosati, fu da me scritto per reagire contro i criteri, che dopo la guerra ispano-americana si andavano affermando in tutte le marine, e per gettare un grido di allarme, che valesse ad impedire la totale rovina del nostro naviglio torpediniere, del quale dimostrai l'importanza, la efficienza e la necessità della rinnovazione. Non intesi però affermare che il naviglio torpediniere, se necessario, fosse sufficiente a costituire da solo la nostra difesa mobile marittima. Ed, infatti, io dissi a pagina 6: « Tutti i facili entusiasmi, riguardanti i mezzi di difesa costiera localizzata, si risolverebbero sempre in delusioni o disastri, sottraendo al vero elemento difensivo navale, la flotta, molti milioni, per la conquista di una affascinante chimera ».

E poi a pagina 15: « La difesa torpediniera deve essere considerata oggi un fattore importante della difesa generale. In tal caso l'impiego della flottiglia torpediniera deve coordinarsi alle operazioni generali della flotta, per ottenere il controllo notturno del teatro della guerra. Questa modalità difensiva esige, quindi, che tanto la flotta; quanto le flottiglie siano efficacemente ripartite e protette ».

Ed a pagina 20: « Giova riaffermare che, senza tale naviglio torpediniere, sarà vano sperare di poter proteggere le grandi città, se il nemico è più forte di noi, e di potere utilizzare efficacemente la flotta (dunque il Bonamico vuole la flotta) invece di sacrificarla eroicamente sull'altare della gloria,

in una grande e decisiva battaglia. Le nostre corazzate dovranno rimanere inerti nella loro base d'operazione, se i nostri mari saranno dominati, di giorno e di notte, dalle squadre e dalle flottiglie del nemico». Dunque squadre, e non soltanto squadriglie, tanto per noi, quanto per il nemico.

« Le stazioni sono indispensabili alle flottiglie: queste sono indispensabili, per mantenere il dominio delle zone costiere. Tale dominio costiero è cosa indispensabile all'azione della flotta; onde, soltanto dalla correlazione di tutti gli elementi può sperarsi una efficace difesa. L'azione difensiva delle flottiglie torpediniere è indispensabile ad un utile ed efficace impiego della flotta». Dunque le flottiglie sono mezzo di difesa localizzata, necessarie all'impiego efficace della flotta, ma insufficiente da sole alla soluzione del problema difensivo.

« È superfluo ricordare che offensivamente il valore delle flottiglie è subordinato alla protezione, che loro accordano le flotte; e che perciò queste sono la vera forza navale, tanto offensiva, quanto difensiva ».

Come vede l'onorevole Albasini, il comandante Bonamico propugna le flottiglie, ma vuole anzitutto la flotta.

Spero di aver persuaso l'onorevole Albasini, al quale rendo, ancora una volta, lode dell'intenso studio che porta in queste questioni, invitandolo però... (*Interruzione del deputato Albasini-Scrosati*).

Però, le conclusioni sue sono state che le grandi navi non sono necessarie per la difesa della costa italiana.

ALBASINI-SCROSATI. Non ho attribuito al Bonamico un'opinione, che non avesse manifestato.

SANTINI. Ad ogni modo, questo cortese e, per avventura non infecondo, contraddittorio avrà servito per armonizzare i nostri comuni patriottici desiderii.

Ma pur ho la pretesa di ritenere di aver battuto in breccia la sua tesi, giusta la quale l'Italia, coi suoi 7 mila chilometri di spiaggia, si può difendere con flottiglie di sottomarini, di torpediniere, di siluranti in genere, appoggiati a scarse e piccole navi di scorta: opinione codesta, che non solo non può accettarsi, ma che credo tornerrebbe fatale alla difesa con l'aggravante di potere addormentare l'Italia, quando si facesse strada, in un pericoloso letargo.

In fondo, onorevole Albasini, il suo programma è ancor meno che un programma navale minimo, è qualcosa di più modesto

del famoso piede di casa. Che, se nella sua squisita cortesia, mi consente intercalare, di volo, una facezia ad argomenti eminentemente seri...

PRESIDENTE. Parli alla Camera.

SANTINI. ...lo definirei un programma navale, non lombardo, ma milanese, anzi il programma navale del *Naviglio*. (*ilarità*).

Ma ciò detto, ripeto, che tutti coloro, i quali s'interessano delle cose del mare *nostrum*, debbono augurarsi che qui sieno molti deputati, che, come l'onorevole Albasini, studino e discutano con interesse ed amore le cose della Marineria. (*Approvazioni*).

L'onorevole Albasini, parlando di marinerie straniere, opportunamente ricordava che la Francia, con un bilancio ordinario di 312 milioni, ha votato 106 milioni di spese straordinarie per nuove costruzioni.

In Francia, la Camera, unanime anche oggi che si compone per tre quarti di socialisti e radicali avanzati, senza discussione, vota sempre le spese, per la difesa del paese.

Io vorrei pregare i nostri egregi colleghi socialisti di imitare l'esempio dei loro colleghi di Francia.

Anche ultimamente, i crediti per la spedizione del Marocco, vennero votati ad unanimità, senza che neppure uno dei socialisti più avanzati spendesse una parola contro i fondi militari che il Ministero di mandava.

L'onorevole Albasini-Scrosati ha parlato anche, in appoggio della sua tesi, dell'ultima immane guerra nippo-russa. Ma francamente, neppure una delle tante relazioni su questa guerra suffraga la sua tesi. E l'onorevole Albasini era male informato quando ha detto che gli equipaggi del siluranti giapponesi erano scarsamente allenati.

Vedo presente l'onorevole ammiraglio Aubry, il quale può attestare come le torpediniere giapponesi manovrassero magnificamente, e molto prima ancora della guerra.

Del resto, se non avessero manovrato abilmente, specialmente nell'attacco notturno dell'8 maggio 1905 innanzi Port Arthur, non avrebbero messo fuori di combattimento tante corazzate della potente squadra russa.

E poi, in tutti i combattimenti, anche in quelli di alto mare, anche nella battaglia di Tuschima in secondo tempo, nella seconda fazione, i giapponesi impiegarono magnificamente le torpediniere quasi come

una cavalleria che, terribile si rovescia ed insegue ed incalza il nemico rotto e sbaragliato.

Il dominio del mare lo vuole l'onorevole Albasini, ma lo voglio anch'io, però con criteri diversi.

I giapponesi erano padroni del mare. Altrimenti come avrebbero potuto imbarcare dalle loro isole quasi un milione di combattenti, con artiglierie, cavalli, viveri, munizioni e tutte le *impedimenta bellica* sulle coste della Corea e della Manciuria?

Ma io voglio riferirmi ad un esempio più modesto, onde può attestare anche il mio amico Aubry e che io traggo dalla guerra tra il Chili ed il Perù e la Bolivia, protrattasi per due anni, durante la quale io avevo l'onore di essere in sua compagnia; egli allora giovane e brillante tenente di vascello (*Si ride*), io primo medico della vecchia e gloriosa *Garibaldi*, comandante Morin.

Ebbene, i chileni non poterono sbarcare neppure un uomo sulle coste peruviane, finchè non ebbero ragione della squadra nemica, che energicamente teneva il dominio del mare, che quando l'ammiraglio chileno potè nei paraggi della Boliviana Angamos, stringere a battaglia la squadra peruviana e catturare il famoso *Monitor Huascar*, dopo un'eroica difesa e dopo la morte eroica dell'ammiraglio Gran, che fu spezzato in due a bordo.

Solamente allora i chileni, resi padroni del mare, da Valparaiso fecero la prima spedizione di truppe, sbarcando a Pisagera e poi altre più al Nord, a Mollendo, Pacocha, nei pressi di Arica, a Pisco, fino alla grande spedizione di 25,000 uomini presso Lima a Lurin.

E vedemmo noi, e l'onorevole Aubry se ne ricorda, vedemmo noi una quantità di navi a vela rimorchiate, che indisturbate poterono sbarcare e conquistare la capitale del Perù.

Io chieggo venia alla Camera se mi sono, forse di soverchio; indugiato su questi dettagli, ma dopo la discussione fatta sull'ordinamento ferroviario credo che questa discussione sia molto più importante, come quella, che si riferisce alla difesa della nostra patria, del *mare nostrum*.

E con venia cortese dell'onorevole ministro della marineria è mio dovere accingermi a brevemente discutere ciò, che chiamerò il suo programma navale, la sua politica navale, interloquendo da dilettante ed incompetente.

E, pur convinto della sua inclinazione a sempre fare il bene, io debbo dire che nei riguardi delle costruzioni non mi sento di dividere il suo programma, pur cordialmente augurandomi che egli possa porgermi tali risposte, che mi provino di essermi ingannato.

Quando l'onorevole Mirabello assunse il governo della marineria erano già impostate o varate od in via di allestimento quattro navi di battaglia di prima classe, conosciute sotto il nome di tipo *Vittorio Emanuele*, e poi *Regina Elena*, *Napoli*, *Roma*, recentemente varata, ed il Parlamento aveva votato una quinta nave di questo tipo, che poi sarebbe stata seguita da una sesta, così da formare una splendida divisione di sei unità uguali, secondo il sistema inglese. Il tipo *Vittorio Emanuele*, ideato dal Morin, veniva disegnato dal Cuniberti.

L'onorevole Mirabello cambiava radicalmente programma.

Ora giova ricordare che la nave tipo *Vittorio Emanuele*, naturalmente all'epoca in cui venne adottata, veniva, in virtù di un referendum internazionale fra le primissime autorità navali, proclamata la unità di battaglia meglio ideata e meglio congegnata, siccome quella, che al modesto tonnello di 12,500 tonnellate associava la massima potenzialità militare, sicchè fu giudicata dover essere e rappresentare il prototipo, il campione, sui quali plasmare i successivi progressi dell'architettura e della meccanica navali guerresche.

E ciò fu per le altre marinerie meno che per la nostra, la quale pure ne aveva il merito e la priorità.

Di contro, idee, forse apprezzabili, ma che io, nella mia incompetenza, non sono mai riuscito a comprendere, consigliarono l'onorevole Mirabello, a presentare un nuovo tipo di nave. Perchè ciò, se il tipo *Vittorio Emanuele* di allora era giudicata la migliore ed era degna di essere il prototipo delle navi dell'avvenire?

Premettendo che i seguenti apprezzamenti non vennero specificatamente pronunciati dall'onorevole Mirabello, i giornali ed i scrittori favorevoli al suo novissimo programma proclamarono che queste navi di 9,500 tonnellate, tipo *San Giorgio*, navi del resto, dato il loro modesto tonnello, belle, fortissime, magnificamente in proporzione armate, veloci, si costruivano per considerazioni di politica estera, quasi che il ministro della marineria potesse e do-

vesse invadere le attribuzioni di quello degli esteri, e quel tipo di moderato incrociatore dovesse esclusivamente servire per la difesa e per la offesa in Adriatico. Criterio, invero, alquanto discutibile, perchè queste navi pescano cinquanta centimetri meno delle navi tipo *Vittorio Emanuele*. Ora io credo che dove può manovrare, navigare, evolvere una nave della immersione di metri 8.50 può anche navigare, manovrare, evolvere un'altra di 9.

Apprezzamenti pericolosi codesti, onde si parlò anche in seno alla Giunta generale del bilancio.

Ora io mi permetto credere che in Giunta del bilancio ed in Parlamento sia più opportuno parlare di difesa di frontiere in genere che della orientale o della occidentale soltanto, anche perchè le vicende di politica estera sono estremamente mutevoli.

E poi, a proposito di questa politica estera applicata, dirò così, alle navi, mi giova rammentare che, essendo noi alleati dell'Impero austro-ungarico, il parlare sempre di una probabile e vicina guerra contro quella potenza, se domani, può servire a tenerci desti, preparati, può anche pregiudicarci, creando non lievi imbarazzi, che travaglino e turbino e rendano più difficile il governo dei negoziati esteri.

Ciò che vuole essere scrupolosamente evitato!

Eppure quei giornali scrivevano tanto più essere giustificata l'adozione della nave di 9,500 tonnellate, perchè l'Austria per la difesa dell'Adriatico costruiva navi dello stesso tonnello. Ora l'Austria ha votato un fondo straordinario, parmi di 150 milioni di corone, per impostare quattro corazzate del tonnello di 16 mila tonnellate. E ciò deve, se mai, impensierirci.

Ora si annuncia che l'onorevole ministro ha già ordinato i piani per una nave di uguale tonnello. Ma, francamente, noi con la nave del tipo *Vittorio Emanuele* eravamo alla testa delle costruzioni navali e quello era un avviamento per andare a proporzioni maggiori; mentre oggi non oserei dire che siamo alla testa; ce ne siamo, anzi, e normemente distanziati.

Ed alla cortesia dell'onorevole Mirabello oserei dimandare si compiacesse darci notizia di quei due incrociatori, affidati all'industria privata, dei quali non si è più sentito parlare, e di un terzo senza asta, mi pare.

La nave tipo *Vittorio Emanuele* si informava alla tattica attuale, anzi l'aveva

quasi preconizzata e preveduta perchè la tattica attuale navale, magnificamente, mirabilmente e vittoriosamente adottata e tradotta in atto da Togo nella battaglia di Tsuschina o del Mar del Giappone, sta nel concentrare il massimo fuoco sopra una data parte delle forze nemiche; per esempio sulla testa della formazione, ciò, che può realizzare una nave di grande tonnellaggio, armata di numerose e potenti artiglierie.

Le artiglierie del *San Giorgio*, pur potenti e perfetto, sono di calibro 254, mentre quelle del tipo *Vittorio Emanuele* sono da 305.

Ora io, passando a piè pari sopra ipocrita modestia, dirò che oggi gli avvenimenti mi danno piena ragione.

Ma, ripeto, non sono critiche queste, che io muovo. Perchè io, incompetente, non mi permetto di giudicare i competenti; sono queste mie semplici osservazioni, che sottopongo al ministro della mariniera, sicuro che egli mi fornirà delle ragioni, che mi provino essere io nel torto: ciò che, come ho detto, desidero con tutte le forze dell'animo mio.

A me l'ora tarda consiglia, impone anzi, di passar sopra a molte osservazioni che avrei potuto e dovuto presentare. Ma non posso dispensarmi dallo spendere brevi parole intorno alla famosa proposta della riduzione degli armamenti. Ebbi già l'onore di rammentare alla Camera come l'anno scorso, quando si accolse in Londra la conferenza interparlamentare, proprio nella seduta inaugurale di Westminster, il primo ministro inglese Sir Henry Campbell Bannermann si lasciò andare a due bei gesti: dando la notizia, allora allora giunta, che la Duma era stata sciolta, esclamò: *La Duma è morta, viva la Duma!* Poi parlò della riduzione degli armamenti.

Due giorni dopo i nostri colleghi inglesi e il Governo inglese invitavano i deputati di tutte le nazioni del mondo a Portsmouth, a farci sfilare per quattro ore innanzi i loro formidabili armamenti.

V'era anche, seguita da altre quattro navi gemelle, la *Dreadnought*, sorpassata poi da navi di maggior tonnellaggio, perchè i giapponesi hanno varato a Sasebo una nave di 19,500 ed una di 21,500, ne hanno commessa in Inghilterra, senza dire delle navi nord-americane e russe. Ebbene, pareva quasi che in quel giorno il primo ministro inglese fosse proprio in pieno *humour*, perchè proprio l'indomani l'Inghilterra, non che ridurre gli armamenti, li aumentava in pro-

porzioni strepitose. Infatti negli ultimi mesi si può dire che non passa settimana che non si legga sui giornali che in Inghilterra è stata varata una nave potente. Di recente i due incrociatori di 18,000 tonnellate, *Invincible* ed *Imdoptable*.

Una voce a sinistra. Si prepara all'Aja! SANTINI. Già, si prepara all'Aja!

Quindi sarebbe un errore fatale che l'Italia, militarmente la più debole, fosse la prima a seguire questo indirizzo sentimentale.

Io modestamente pubblicai un articolo su questa proclamata, e non vera, nè sinceramente voluta riduzione degli armamenti inglesi; articolo, che ebbe anche l'immeritato onore di traduzione e di commenti in vari giornali stranieri.

Ora a me piace mettere sull'avviso la Camera di non abbandonarsi a questo ottimismo sentimentale, perchè la riduzione di armamenti dovrebbe, ad ogni modo, iniziarsi dai più forti e non dai più deboli, quali siamo noi. Anche se l'Inghilterra dicesse: manteniamo lo *statu quo*, essa mantenendo lo *statu quo*, si trova ad essere una nazione superlativamente, formidabilmente armata per mare, la cui flotta può battere due o tre flotte riunite degli altri paesi. E questo è l'invariabile programma navale inglese. Ma l'Inghilterra rimane sempre la prima. Ma non illudiamoci, un paese come la Germania, che ha votato centinaia di milioni per costruire la sua flotta, per difendere i suoi commerci, non si piegherà ad accettare la riduzione degli armamenti, restituendo ai contribuenti quei denari, che essi hanno già fornito e stanno alla patria fornendo.

Questa è ragione, che deve molto impressionare, così che, pur rimanendo sempre amici dell'Inghilterra, come disse il ministro degli esteri, ed accarezzando quest'ideale della riduzione degli armamenti, non possiamo esser noi, che siamo i più deboli, i primi ad accettarla.

Consentirà il ministro che io, per gli antichi amori di medico della mariniera, spenda una parola in favore del corpo sanitario militare marittimo, al quale mi onoro di avere lungamente appartenuto.

Lontano da tanti anni dal servizio, per dolorose vicende che mi fanno ancora sanguinare il cuore, ricordando che unico premio al mio mandato politico è stato il forzato abbandono di una carriera, alla quale tutto avevo dato me stesso, senza rivangare quei tristi tempi in cui v'erano dei Mi-

nisteri, che facevano pagare con ogni minaccia, sopruso e prepotenza, fino all'allontanamento forzato, mercè decreti reali falsati, da un corpo, al quale uno era stato orgoglioso di appartenere e cui aveva fatto modestamente doveroso onore, i voti politici a lui contrari.

Parlo del Ministero Di Rudinì. Pure io ho sempre conservato un grande amore al corpo sanitario militare marittimo, non solamente perchè accoglie tanti egregi e cospicui elementi, ma anche perchè mi commuovo alla sorte miseranda di questi miei valentissimi colleghi, pur così mal compensati. L'amore, che porto al corpo sanitario marittimo ho l'orgoglio di dire che ho conservato e conserverò sempre.

L'onorevole Mirabello ha provveduto con degli organici, che sono all'esame della Giunta del bilancio, all'aumento degli altri corpi ed io glie ne dò lode.

Ha fatto benissimo, per esempio, a proporre un lieve aumento per il disgraziato corpo dei farmacisti, modesti, ma valorosi funzionari. L'onorevole ministro ha fatto benissimo a mettere in rilievo le benemerite e l'importanza loro, chè oggi il farmacista non è solamente un manipolatore di medicinali, ma è anche un chimico, il quale deve saper far bene anche gli esami batteriologici.

L'onorevole ministro giustamente contesta l'aumento per i farmacisti, dicendo che dal 1889, se non erro, la forza del Corpo reale equipaggi è aumentata di sei mila uomini, e che si è fondato e funziona un ospedale dipartimentale di più alla Maddalena.

Ora mi consenta dire, onorevole ministro, che, se ella ammette che l'aumento di sei mila uomini e la istallazione di un nuovo ospedale hanno di necessità condotto all'aumento dei farmacisti, un corrispondente aumento dovrebbe essere attuato per il corpo sanitario e per il corpo di commissariato.

Io non vo' trascurare i commissari, ma certo di preferenza mi piace occuparmi dei medici.

L'onorevole ministro sa che i medici compiono degli studi, certo non inferiori a quelli degli ufficiali di vascello, anzi più difficili, più pericolosi, più dispendiosi: eppure nessun aumento per i medici, perchè sono sufficienti secondo il, per me errato, avviso del ministro, ai bisogni tanto di pace, quanto di mobilitazione e di guerra.

Ora l'onorevole ministro, forse non è

affiancato da coadiutori medici, che si prendano la cura di informarlo.

Io mi recai a Spezia per assistere a quella bella festa del varo della corazzata *Roma* e, come mi occorre, essendo molto mattiniero, mi condussi a trovare i miei colleghi all'ospedale di marina, e trovai il direttore imbarazzato, perchè gli mancavano, non pure tenenti, medici, ma anche capitani, a cui affidare il servizio di guardia.

Abbiamo molte navi armate, e di ciò rendo lode all'onorevole ministro, ma appunto per ciò, per i servizi degli ospedali, degli arsenali, dei corpi il loro numero è assolutamente insufficiente. Il regolamento affida il servizio di guardia ai tenenti, ma non si ha modo di affidarlo neanche ai capitani.

Tanto è vero che le mancano i medici, onorevole ministro, che per il servizio dell'emigrazione ha dovuto fare imbarcare medici dell'esercito e tenenti di vascello, con flagrante violazione della legge. Più, per necessità di servizio ha dovuto togliere dalle cliniche universitarie quei medici, che l'esercito e la marina vi destinano.

Ripeto: poi che vo' essere rigorosamente giusto, debbo supporre che coloro, che reggono le sorti del Corpo sanitario, sieno così timidi da non informare di questa deficienza l'onorevole ministro. Lo ripeto, noi non abbiamo personale sufficiente, neppure in tempo di pace.

Quanto alla carriera la differenza di età tra un tenente di vascello e un capitano medico, che sono gradi equivalenti, è di dieci o dodici anni di inferiorità per i medici.

Veda, onorevole ministro, io mi sono preso la cura di tornare un po' su quelli annuari navali inglesi, coi quali avevo una volta tanta consuetudine.

La marina inglese pubblica ogni mese il suo annuario, dal quale risultano un direttore generale del dipartimento medico della marina col grado di vice-ammiraglio o tenente generale...

BETTOLO. Assimilato.

SANTINI. Assimilato nelle questioni disciplinari. Perchè vestono l'uniforme con le spalline, quelle spalline che sono state, per carità, e quasi per elemosina, concesse ai medici militari italiani.

Poi cinque ispettori generali col grado corrispondente di contrammiraglio, e poi un numero ragguardevolissimo di *Fleet Surgeons* di prima e seconda classe, colonnelli e tenenti colonnelli.

In tutte le navi inglesi di modesto tonnellaggio il primo medico è quasi sempre

un *Fleet Surgeons*, col grado di capitano di fregata o tenente-colonnello, mentre noi per tutte le squadre non abbiamo che un maggiore medico.

Potrei anche leggere l'annuario della marina germanica, ma mi limiterò a citarvi quello dell'armata francese.

Essa ha un ispettore generale del servizio sanitario col grado di vice-ammiraglio, cinque direttori generali col grado di contro-ammiraglio, quindici medici capi di prima classe, colonnelli, quindici di seconda classe, tenenti colonnelli, centoquarantatré capitani medici e centododici tenenti medici.

Ora le proporzioni sono così sfavorevoli per il corpo sanitario nostro che io non posso che pregare vivamente l'onorevole ministro, che credo animato dalle migliori intenzioni, di studiare con amore anche le sorti infelicissime del corpo sanitario.

Lo creda, onorevole ministro, lo meritano questi poveri e bravissimi medici di marina.

Ella sa quanti sacrifici essi affrontano per il servizio, quanto dura è la loro vita, perchè dal mattino primissimo a sera tarda lavorano faticosamente. Anzi l'imbarco per i medici è un sollievo, cosicchè preferiscono navigare.

E anche il servizio di navigazione per l'emigrazione è molto duro. Eppure questo durissimo servizio di navigazione non viene loro computato agli effetti della pensione come navigazione. Veda in questa di provvedere, onorevole ministro: farà opera buona, giusta, riparatrice, lo creda.

L'ora è tarda e quindi taglio i due terzi del mio noiosissimo discorso.

Da anni ho l'onore di far parte della Giunta generale del bilancio e della Sottogiunta di guerra e marina. Quindi mi onoro porgere ampia lode all'egregio relatore Arlotta per il suo cospicuo discorso.

È lodevole vedere un borghese, in mille faccende affaccendato, trascurare i suoi affari e spendere tanto amore, tanta volontà, tanta energia per la relazione sulla marina.

È cosa, che veramente merita l'approvazione e il plauso di tutta la Camera. E son certo di rendermi fedele interprete, non solo della Giunta del bilancio, ma di tutta la Camera, lodando ancora una volta l'onorevole Arlotta per le sue benemeritenze e per la sua splendida relazione, questa relazione, che mi onoro di avere sottoscritto anch'io. La sua relazione, sincera come tutte le sue, non è ipercritica verso il mi-

nistro della marina, ma non più tutta rosea, quali le precedenti. Presenta vari dubbi, taluni quesiti, e le risposte del ministro non hanno soddisfatto la Giunta. Mi auguro che l'onorevole ministro, nel suo discorso, vorrà provarci come le nostre apprensioni non abbiano ragione di essere.

Ora io vorrei toccare talune questioni circa il personale. Mi vi ero deciso, ma francamente vi rinunzio, chè sono questioni troppo gelose, che preferisco trattare a quattr'occhi col ministro. (*Si ride*).

Vi rinunzio, perchè una parola, che fosse di critica al personale da questi banchi, sarebbe interpretata in mala fede dai partiti avversari, dai partiti sovversivi, i quali ne farebbero uno scandalo, fuori di luogo, perchè sono convinto che non si tratta di colpe, ma di errori.

Vi rinunzio, perchè mi inspiro ad un alto sentimento patriottico, chè non voglio che questa marineria, che oggi difendiamo e discutiamo, sia, in mala fede, fatta segno ad accuse malvagie, come per tanto tempo è avvenuto.

Io, non pure nella discussione dell'inchiesta sulla marina, ma anche di recente (e mi piace di veder presente, e me ne compiacio con tutta l'anima, l'esimio e carissimo amico mio personale, Giusso), ho lamentato l'interpretazione, che alla relazione di quell'inchiesta è stata data.

Piacemi all'onorevole Giusso rammentare come, nel discutersi il bilancio della marineria io, lodando gli intenti onesti della Commissione, la quale, non è animata certamente che da idee patriottiche (e mi piace di rinnovare questo elogio davanti a tutti per il suo presidente, del quale io mi onoro di avere una stima infinita da tanto tempo e di conoscere lo squisito sentimento di amor patrio che lo anima) lamentava che, non le conclusioni, ma l'interpretazione che i nemici della armata e della patria davano a quelle conclusioni, sarebbero riuscite fatali alla nostra industria navale.

Ella disse allora: l'industria ci guadagnerà: e io mi permisi di replicarle: no, ci perderà. Volgevano appena tre mesi da queste mie, purtroppo, profetiche parole, che la Repubblica Argentina (è bene ripeterle queste cose alla Camera), che per lungo volgere di anni aveva sempre, e tutte, dato le commesse delle sue navi da guerra all'industria italiana, le dirigeva all'Inghilterra ed alla Germania. Poichè, non mancando colà i rappresentanti di case inglesi e tedesche, questi hanno detto: ma per-

chè volete dare più commesse all'industria italiana, se le corazze delle navi italiane sono di burro ed i cannoni scoppiano? E così è avvenuto che centinaia e centinaia di milioni non verranno più in Italia, ma emigrano per altri paesi.

E ultimamente è stata la Spagna, che aveva tutte le simpatie per la flotta italiana e voleva dare a noi le commesse, e invece le ha date all'Inghilterra.

GIUSSO. Chiedo di parlare.

SANTINI. Ma io mi onoro sempre di discutere con lei, così squisitamente cortese: le sue parole saranno sempre ascoltate con simpatia, specialmente da me. Ma debbo rilevare i fatti ed amo vedere che l'onorevole Giusso non me ne vorrà di questa rievocazione che muovo a malincuore.

Ora è indispensabile ed urgente rialzare le sorti dell'industria italiana.

Pur avendo detto di non volerne parlare, una parola non posso a meno di pronunciare sul personale, che merita non solo tutto l'affetto, tutto l'amore, tutta la riverenza, ma l'incoraggiamento del Parlamento. E soltanto coloro, che hanno avuto l'onore di stare a contatto cogli ufficiali della nostra mariniera, conoscono quante energie di valore, di intelligenza, di abnegazione, di sacrificio si accolgano nell'animo loro.

È bene che, per quanto modesta la mia, si levi spesso una voce in Parlamento a rendere il meritato tributo di lode a questi eroi del dovere, eroi in tempo di pace che, sicuramente, saranno eroi in tempo di guerra.

Navigo a tutta velocità verso la fine.

In uno dei miei modesti discorsi parlamentari, io rammentava i momenti sentimentali e poetici, quando, come è a me toccato, tornando da lunghe navigazioni, rivediamo le nostre belle e ridenti coste, irradiate di sole, ricche di fertili campagne, di splendide ville e di fondi ubertosi e di industrie città; ma allora l'animo nostro è straziato nel vederle sfornite di efficace difesa contro la ingiuria straniera. E, quando un italiano, cui sien toccati l'onore ed il dolore di vivere lungamente lontano della patria, riapproda ai nostri lidi incantati, è impossibile non sorga in lui il sentimento della preoccupazione che lo straniero possa gettare la ruina, lo sterminio, la morte sui suoi lidi paradisiaci.

Quindi il Parlamento, sempre patriottico, fedele interprete del pensiero e del-

l'anima della nazione volga, sempre più vive ed amorse le sue cure alle sorti della sua valorosa mariniera.

Tutti abbiamo dato ampia lode al ministro Mirabello per avere istituita la carica di capo di stato maggiore, non solo per l'importanza della carica, ma anche per la felice scelta, che ha fatta nell'illustre ammiraglio Bettolo, nostro carissimo collega ed amico amatissimo.

Sono certo che l'intima comunione di patriottici intenti tra ministro e capo di stato maggiore condurranno a benefici risultamenti. Pur avrei voluto che questa carica fosse più autonoma e, come rileva anche l'onorevole Arlotta nella sua relazione, che essa fosse stata creata per legge e non per decreto reale. Ad ogni modo, è un primo passo ad un avviamento migliore. (*Approvazioni*).

Io mi onoro portare sicura, incrollabile fede che il giorno, che Dio tenga lontano, in cui lo straniero osasse volgere la sua ingiuria contro le nostre coste, noi, per il valore dei nostri marinai, saremo pronti a rintuzzarla e che, pur non essendo tanto forte, come in proporzione dovrebbe essere, la marina italiana, che, se potè essere sventurata, è stata sempre prode, specialmente nei momenti difficili, compirà splendidamente il dover suo. Mi conforta la certezza che la bandiera italiana, affidata al valore ed alla mente dei nostri bravi e forti figli del mare, sventolerà sempre gloriosa, ed in tempo di pace nel proteggere in lontane coste i commerci e le persone dei nostri, e nelle guerresche vicende, pur crivellata e lacera dai proiettili nemici, spiegherà gloriosa dal picco dell'albero di battaglia i suoi vividi colori dall'immacolata croce Sabauda.

Ci sorregga, ci conforti, ci animi la ferrea fede che nell'arduo momento, *quod Deus avertat*, i marinari italiani sapranno rendersi degni delle loro onorevolissime, fulgide tradizioni. E consentitemi, egregi colleghi, che io esprima fervidissimo l'augurio, che, se un giorno per l'Italia debba risuonare il grido di guerra, risuoni pur presto, echeggiando per valli e per monti, per il valore della nostra armata degnamente rivaleggiante con l'esercito festivo e plaudente il grido della vittoria. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fiamberti.

FIAMBERTI. Onorevole Presidente, mi pare che l'ora sia già tarda.

PRESIDENTE. Ella dunque vuol riman-

dare a domani il suo discorso, come ne ha diritto.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giusso per fatto personale. Prego di accennarlo.

GIUSSO. Anzitutto vivamente ringrazio l'onorevole Santini delle cortesi parole che mi ha rivolte. Ma ho chiesto di parlare per fatto personale, perchè, essendo stato, non solo membro della Commissione d'inchiesta sulla marina, ma presidente della stessa, mi spetta di difenderla da un'accusa, che potrebbe parere fosse nell'animo dell'onorevole Santini. Questo a me non sembra dal tenore delle sue parole; ma, poichè parecchie volte egli ha ripetuto la stessa cosa, che, cioè, è stato dopo la denigrazione della marina, nella quale vuol fare entrare anche l'opera della Commissione, che non sono più state date commesse all'industria nazionale...

SANTINI. Ho detto dopo gli apprezzamenti fatti dai partiti sovversivi.

GIUSSO. Non mi occupo di questi apprezzamenti; ma, per quanto riguarda la Commissione d'inchiesta mi preme di dichiarare, e lo dichiaro all'onorevole Santini, che essa non ha fatto che il suo dovere. Infatti crede ella, onorevole Santini, che la Commissione d'inchiesta abbia detta la verità, od abbia dette cose non vere?

SANTINI. In molti casi si è ingannata.

GIUSSO. No, la Commissione non si è ingannata. Se ella, onorevole Santini, crede che la Commissione d'inchiesta sulla marina abbia detta la verità, allora anche lei, onorevole Santini, deve compiacersi, perchè dopo questa verità le cose nel Ministero della marina si sono certamente avviate in modo che da oggi in poi possiamo essere molto più lieti che non lo siamo stati per lo passato.

SANTINI. Non è un complimento questo!

GIUSSO. Se poi dall'operato della Commissione d'inchiesta, pure avendo essa detto la verità, n'è venuto di conseguenza, o per le esagerazioni degli uni o per le esagerazioni degli altri, un certo danno alla industria nazionale, rispondo subito all'onorevole Santini.

Innanzi tutto la Commissione doveva avere in animo di fare in guisa che la marina italiana fosse il più potentemente armata che fosse possibile. Questo era il suo dovere; e se non lo avesse compiuto, la Commissione avrebbe mancato al suo dovere verso la patria.

Ricordi l'onorevole Santini che gli risposi subito, quando per la prima volta

egli disse che l'estero si sarebbe allontanato dal dare commissioni alla marina italiana per ciò che aveva detto la Commissione; ed anzi aggiunsi che non ce n'era ragione, poichè si sapeva che in Italia, dopo l'inchiesta, si guardavano molto più severamente le cose relative alla marina militare. Se il fatto è quello, che egli dice, la conseguenza non può essere quella che egli ne trae.

Ma, ripeto, la Commissione d'inchiesta non aveva altro dovere che quello di dire tutta la verità nell'interesse del paese, e questo dovere ha compiuto. Essa è contenta dell'opera sua, ed io, per conto della Commissione stessa, ne faccio oggi la più esplicita affermazione.

PRESIDENTE. Ma questo non è più fatto personale.

GIUSSO. Onorevole Santini, chi dice la verità non fa mai male, perchè la verità giova sempre, mentre il nasconderla o l'attenuarla nuoce non solo alla patria, ma anche agli interessi privati. (*Bene! Bravo! — Commenti.*)

PRESIDENTE. Desidera parlare, onorevole ministro della marina?

MIRABELLO, *ministro della marinaria*. Una frase dell'onorevole Giusso mi obbliga a prendere la parola, ma sarò molto breve. L'onorevole Giusso ha detto che dopo le conclusioni della Commissione d'inchiesta, le cose al Ministero della marina sono molto mutate.

Modestia a parte, mi appello alla Camera per ristabilire la verità dei fatti.

Io ebbi l'onore di assumere la direzione del Ministero della marina fin dall'11 dicembre 1903, mentre la prima discussione sulle cose accertate dalla inchiesta si svolse in quest'aula nel giugno 1905, dopo che già era interceduto un anno e mezzo della mia amministrazione, ed io già avevo provveduto non soltanto per le corazze, per i cannoni e per i proiettili, ma avevo fatto anche altri contratti e migliorate in certa guisa con nuovi sistemi le forniture di materiali ed altro, ciò che poi la Commissione d'inchiesta stessa ha riconosciuto nelle sue conclusioni.

Domando quindi se è giusto che io debba subire questo appunto, vale a dire che, soltanto dopo che la Commissione d'inchiesta ha presentate le sue conclusioni, il Ministero della marina abbia mutato d'indirizzo.

Io non posso accettarlo. Faccio anzi notare alla Camera e all'onorevole Giusso che prima ancora di quelle conclusioni, il Go-

verno, presieduto dall'onorevole Fortis, presentò un progetto di maggiore assegnazione di fondi precisamente per il programma navale che attualmente si sta svolgendo; progetto che fu approvato dal Parlamento a grandissima maggioranza, e in base al quale ormai stiamo costruendo e sono quasi pronti i quattro incrociatori ed un certo numero di torpediniere, e si provvede per maggiori munizionamenti, per i sottomarini, e via via.

Ho dunque aspettato per agire che venissero le conclusioni della Commissione d'inchiesta?

Lealmente ripeto oggi quanto già dissi altra volta (poichè tale è il mio dovere a questo posto), che la Commissione d'inchiesta ha portato utilissimi frutti, ed essere mio convincimento che tutti i membri ed il loro Presidente abbiano lavorato nell'intento unico e solo del bene della marina e della patria; ma anch'io mi permetto di reclamare quella piccola parte che la modesta opera mia ha potuto conseguire prima ancora che venissero fuori queste conclusioni. (*Vivissime approvazioni — Commenti*).

GIUSSO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Giusso, non c'è fatto personale.

GIUSSO. Per una brevissima dichiarazione. (*Commenti*).

Voci. Parli! parli!

PRESIDENTE. Nelle parole del ministro non c'era nessun rimprovero, onorevole Giusso. (*Commenti*).

GIUSSO. Brevissime parole, onorevole Presidente, com'è mio costume. Le mie brevi parole sono queste. Il ministro non vuol dare merito alla Commissione d'inchiesta della marina, mentre io credo che l'abbia, quantunque riconosca che il ministro ha fatto abbastanza bene.

Ma faccio notare, e questo lo dico non per omaggio alla Commissione, ma per omaggio alla Camera, che, se non si fosse nominata una Commissione d'inchiesta, probabilmente, onorevole ministro, me lo consenta, ella non avrebbe fatta quella inchiesta, parallela quasi alla nostra (*Rumori a sinistra — Commenti*), e non avrebbe proposto e se utilissime nell'interesse della nostra marina! (*Rumori a sinistra — Interruzioni — Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Giusso, qui non c'è più fatto personale.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Mi permetto far notare all'onorevole Giusso che la Commissione d'inchiesta è stata nominata cinque mesi dopo la mia venuta al Ministero della marina. Del resto torno a ripetere quello che dissi poco fa, cioè che io riconosco oggi, come già prima avevo nei miei discorsi lealmente riconosciuto, alla Commissione tutto il merito che essa ha effettivamente. Ed io non mi permetterei mai di dire in quest'aula cosa meno che riguardosa verso una Commissione d'inchiesta parlamentare. (*Benissimo!*) Le sue conclusioni le ho in gran parte accettate e quelle che non ho accettate le ho discusse e sono sempre pronto a discuterle. (*Approvazioni*).

Ho solo reclamato un po' di merito per quello che feci anche nel tempo che precedette l'opera della Commissione d'inchiesta.

Voci. Ed ha ragione!

MIRABELLO, *ministro della marina*. Non solo, ma giacchè ho la parola, ed il Presidente me lo consente, tengo a dichiarare come in parecchie occasioni ebbi a constatare che il lavoro della Commissione d'inchiesta ha portato a me un grande aiuto. Lo dichiaro francamente, e se non lo facessi non sarei sincero. (*Vive approvazioni — Commenti*).

PRESIDENTE. Io credo che siano d'accordo, perchè in linea di fatto ricordo che la Commissione nella sua relazione aveva reso giustizia all'onorevole ministro Mirabello.

Presentazione di una relazione.

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

BERGAMASCO. A nome della Commissione dell'esame dei trattati di commercio e delle tariffe doganali, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Convalidazione del regio decreto 1° settembre 1906, n. 503 e modificazioni al repertorio della tariffa generale dei dazi doganali.

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande d'interrogazione e d'interpellanza pervenute alla Presidenza.

PAVIA, segretario, legge:

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro dell'agricoltura, se intenda di maggiormente provvedere, con sussidi pari alla gravità del danno, alla devastazione delle cavallette cagionata nella massima parte della provincia di Sassari.

« Pais-Serra, Abozzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sul trattamento fatto alle spedizioni merci della stazione di Vernazza, assoggettandole ad un ingiusto duplicato di spesa.

« Fiamberti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, sulla presentazione del disegno di legge relativo all'erogazione delle giornate di lavoro, a beneficio degli orfani dei maestri elementari e degli istituti di Assisi e di Anagni.

« Fani ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro delle finanze, per sapere se di fronte alla dichiarazione dell'onorevole ministro delle finanze di presentare a novembre una completa riforma che sistemi definitivamente il personale demaniale, intenda ora presentare, secondo i voti rassegnati dal personale stesso, qualche provvedimento temporaneo di applicazione immediata.

« Zaccagnino, Paniè, Antolisei ».

« Il sottoscritto interroga il Governo se non creda opportuno di farsi autorizzare dal Parlamento a sospendere o a ridurre temporaneamente il dazio sul grano, qualora si realizzassero le previsioni sul deficiente raccolto dei cereali negli Stati Uniti e si elevassero fortemente i prezzi del grano.

« Colajanni ».

« I sottoscritti interrogano il ministro della guerra per sapere se il caso pietoso che si verifica in conseguenza della tragica morte del capitano Ulivelli non gli sembri una nuova manifesta conferma dell'opportunità di abolire il vincolo dotale per gli ufficiali.

« Di Saluzzo, Guarracino ».

« Il sottoscritto interroga l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se e quando verrà istituita una terza coppia di treni sulla ferrovia Fabriano-Urbino.

« Celli ».

« Il sottoscritto desidera interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, sulla necessità di migliorare le comunicazioni ferroviarie fra il mare Ligure e la valle del Po, anche mediante la costruzione d'una nuova linea Savona Cartosio-Torino con gli opportuni raccordi.

« Astengo ».

PRESIDENTE. Queste interrogazioni verranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte secondo l'ordine della loro presentazione, come pure l'interpellanza se non vi sono dichiarazioni in contrario.

Sull'ordine del giorno.

GRAFFAGNI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

GRAFFAGNI. Volevo pregare la Camera di permettermi, nella seduta pomeridiana di domani, di svolgere la mia proposta di legge, che concerne l'estensione della legge 28 giugno 1885 ad altri volontari della spedizione guidata dal generale Garibaldi.

PRESIDENTE. Anche gli onorevoli Chiapusso e Di Saluzzo mi avevano chiesto di potere svolgere una proposta da essi presentata, insieme con altri colleghi; ma ho dovuto pregarli di rimettere ad altra seduta lo svolgimento di quella loro proposta, perchè il principio della seduta di domani deve essere consacrato soltanto alla discussione del disegno di legge per le onoranze a Giuseppe Garibaldi.

Identica preghiera devo fare a lei, per la stessa ragione.

Risultamento di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione, e prego gli onorevoli segretari di enumerare i voti.

(I segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera l'esito della votazione segreta sul disegno di legge: Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

Presenti e votanti. 233

Maggioranza 117

Voti favorevoli 182

Voti contrari 51

(La Camera approva).

Presero parte alla votazione:

Abignente — Abozzi — Agnesi — Agnetti — Albasini — Antolisei — Arigò — Arlotta — Artom — Astengo — Aubry.

Baranello — Barnabei — Barracco —

Bastogi — Bergamasco — Bertarelli — Bertetti — Bertolini — Bettolo — Bizzozzo — Bolognese — Bonacossa — Bonicelli — Borsarelli — Botteri — Biacci — Brunialti — Buccelli.

Calissano — Calleri — Camera — Cameroni — Campi Numa — Campus Serra — Caputi — Carboni-Boj — Carcano — Carnazza — Carugati — Casciani — Cascino — Castiglioni — Cavagnari — Celli — Centurini — Cerulli — Cesaroni — Chiapusso — Ciacci Gaspero — Cicarelli — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Cipriani-Marinelli — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Coffari — Colajanni — Comandini — Cornalba — Costa Andrea — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Crespi — Curioni.

Dagosto — D'Alì — D'Alife — Daneo — Dari — De Amicis — De Asarta — De Bellis — Del Balzo — Dell'Acqua — Della Pietra — De Luca Ippolito Onorio — De Marinis — De Nava — De Nobili — De Novellis — De Riseis — De Viti De Marco — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio.

Fabri — Facta — Faelli — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Fasce — Fazi Francesco — Felissent — Ferraris Carlo — Fiamberti — Fili-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Florena — Fortunati Alfredo — Franchetti — Furnari — Fusinato.

Galletti — Galli — Gallina Giacinto — Gallini Carlo — Gallino Natale — Galluppi — Giaccone — Gianturco — Giolitti — Giordano Apostoli — Giovagnoli — Giovanelli — Giunti — Giusso — Gorio — Graffagni — Guarracino — Guastavino — Gucci-Boschi — Guerci — Guerritore.

Lacava — Landucci — Larizza — Leali — Lucchini — Lucernari — Luciani — Lucifero Alfonso — Lucifero Alfredo — Luzzatto Arturo.

Malcangi — Malvezzi — Manna — Mantovani — Maraini Clemente — Marazzi — Marcello — Maresca — Mariotti — Masselli — Matteucci — Mendaia — Meritani — Mezzanotte — Mira — Mirabelli — Montagna — Montauti — Montemartini — Morpurgo.

Negri de Salvi — Niccolini.

Odorico — Orlando Salvatore — Orlando Vittorio Emanuele — Orsini-Baroni.

Pais-Serra — Pala — Pantano — Papadopoli — Pascale — Pavia — Pellicchi — Pellerano — Pescetti — Petroni — Pinchia — Placido — Podestà — Poggi — Pozzo Marco.

Raineri — Rava — Reggio — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Rienzi — Rizza Evangelista — Rocco — Rosadi — Roselli — Rossi Gaetano — Rota Attilio — Rota Francesco — Rovasenda — Rubini — Ruffo — Rummo — Ruspoli.

Sacchi — Sanarelli — Sanseverino — Santamaria — Santini — Santoliquido — Scaglione — Scano — Scaramella Manetti — Schanzer — Scorcianini Coppola — Sesia — Sichel — Sili — Solimbergo — Solinas-Apostoli — Soulier — Spada — Spirito Beniamino — Spirito Francesco — Squitti — Strigari — Suardi.

Tecchio — Testasecca — Tinozzi — Torlonia Leopoldo — Torrigiani — Turati — Turbiglio.

Valeri — Valle Gregorio — Vecchini — Venditti — Veneziale — Vetroni — Vicini. Wollemborg.

Sono in congedo:

Ballarini — Baragiola — Bernini — Borghese — Bottacchi.

Camagna — Camerini — Capaldo — Cardani — Cassuto — Chiappero — Ciartoso — Cornaggia — Curreno.

De Giorgio — Donati.

Fulci Ludovico.

Ginori-Conti — Goglio — Grassi-Voces. Magni — Marsengo-Bastia — Meardi — Morando — Morelli Enrico.

Nuvoloni.

Rastelli — Rebaudengo — Resta-Pallavicino — Ridola — Ronchetti — Rossi Enrico — Rossi Luigi.

Sormani — Stoppato.

Tanari — Targioni.

Weil-Weiss.

Sono ammalati:

Aguglia.

Badaloni.

Celesia.

Fede.

Majorana Angelo — Mantica — Massimini — Mauri — Melli.

Rizzo Valentino.

Simeoni — Sinibaldi.

Villa.

Assenti per ufficio pubblico:

Gavazzi.

Maraini Emilio.

Pompilj.

La seduta termina alle ore 19.15.

*Ordine del giorno per le sedute di domani.**Alle ore 9.**Discussione dei disegni di legge:*

1. Sui professori straordinari delle regie Università ed altri Istituti superiori universitari nominati anteriormente a la legge 12 giugno 1904, n. 253 (217-B).
2. Impianti di vie funicolari aeree (197-B).
3. Assegnazione di un'annua pensione alla vedova del professore Ernesto Cesàro (748).
4. Pensione alla vedova del professor Giovanni Rossi (758).

5. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908 (578).

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. *Discussione del disegno di legge:*

Onoranze a Giuseppe Garibaldi nel centenario della sua nascita (763).

3. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908 (578).

4. Svolgimento delle mozioni degli onorevoli Bertolini, Colajanni e Sacchi riguardanti gli organici degli impiegati dello Stato.

Discussione dei disegni di legge:

5. Riordinamento della carriera d'ordine nelle Amministrazioni centrali (731).
6. Modificazioni ai ruoli organici del personale dell'Amministrazione centrale e provinciale dell'interno (701).
7. Modificazioni da apportarsi all'organico del personale degli Archivi di Stato (524).
8. Modificazioni al ruolo organico del Regio Corpo delle miniere (707).
9. Nuovo ruolo organico del personale delle segreterie universitarie (585).
10. Ordinamento giudiziario (*Titoli I e II*) (544 e 544-bis).
11. Cancellerie e Segreterie giudiziarie (547).
12. Provvedimenti sull'affrancazione dei terreni dagli usi civici e sull'esercizio di questi (537).

13. *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:

14. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1907-908 (569, 569-bis e 569-ter).

15. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1907-908 (577).

16. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1907-908 (568).

17. Stato di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1907-908 (658).

18. Modificazioni alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sulla emissione, in caso di perdita, dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari (450).

19. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe (238).

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

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

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

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

24. 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).

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

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

27. 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).

28. Mutualità scolastiche (244).

Seguito della discussione sui disegni di legge:

29. Riordinamento ed affitto delle regie Terme di Montecatini (394).

30. 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:

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

32. 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).

33. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istigazione a delinquere commessa per mezzo della stampa (472).

34. Aggiunta all'elenco dei Comuni danneggiati, annesso alla legge a favore della Calabria (518).

35. Vendita al comune di San Pier d'Arena di alcuni immobili demaniali (642).

36. Modificazioni all'articolo 38 del testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni per il Regio Esercito (654).

37. Aggiunte e modificazioni al testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70 (627).

38. Modificazioni al regolamento della Camera (Doc. IX-A).

39. Autorizzazione di spese per l'esecuzione di nuove opere marittime (543).

40. 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).

41. Assestamento del bilancio per l'esercizio finanziario 1906-907 (620).

42. Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali (171-B).

43. Pensioni relative agli ufficiali subalterni (641).

44. Per le antichità e le belle arti (584).

45. Istituzione di una scuola pratica di agricoltura in Pescaia (708).

46. Assestamento del bilancio della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1906-1907 (620-bis).

47. Stazione di agrumicoltura e frutticoltura in Acireale (534).

48. Istituzione di un Consiglio superiore di marina, di un Comitato degli ammiragli e di un Comitato per l'esame dei progetti di navi (481).

49. Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per gli esercizi 1903-904 e 1904-905 (7 e 277).

50. Costituzione in Comune autonomo della frazione di Bova marina (756).

51. Provvedimenti per la città di Roma (689).

52. 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).

53. Lotteria nazionale a favore degli ospedali di Campobasso, Isernia, Larino e Venafro e degli asili infantili di Agnone, Boiano, Capracotta e Palata (762).

54. Per il miglioramento dei pascoli montani (539).

55. Provvedimenti per i sotto ufficiali (653).

56. Aggiunta alla legge 22 dicembre 1905, n. 592, sul credito fondiario (670).

57. Assetto giuridico delle cattedre ambulanti di agricoltura (695).

58. Costruzione di un nuovo edificio ad uso della dogana di Ponte Chiasso (649).

59. Impianto di un laboratorio chimico per le sostanze esplosive e riordinamento del servizio relativo agli esplosivi presso il Ministero dell'interno (703).

60. Convalidazione di Decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1906-1907 durante le vacanze parlamentari (721).

61. Costituzione dei consorzi per la difesa della viticoltura contro la fillossera (733).

62. Compimento e ristemazione delle opere di congiunzione del Canale Depretis al Canale Covour per mezzo del Naviglio di Ivrea (751).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Dirigente degli Uffici di Revisione e Stenografia

Libenziata per la stampa il 13 giugno 1907

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.