

CCCCXXXVII.

TORNATA DI LUNEDÌ 10 FEBBRAIO 1908

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA**

I N D I C E.

Atti vari	Pag. 19053
Disegni di legge (Presentazione):	
Spese per il nuovo edificio della regia Zecca (CARCANO).	19038
Note di variazioni nei bilanci di agricoltura e tesoro (Id.).	19038
Interpellanze:	
Anarchia ferroviaria e assassinio dell'ingegnere Arvedi:	
ANTOLISEI	19038-51
CAVAGNARI	19039-51
FACTA (sottosegretario di Stato)	19042-52
DARI (sottosegretario di Stato)	19045
GUCCI-BOSCHI	19026-48
Interrogazioni:	
Arresto di un maestro in Velletri:	
COMANDINI	19018
FACTA (sottosegretario di Stato)	19017
Pozzo (sottosegretario di Stato)	19017
Porto di Porto Torres:	
ABOZZI	19019
DARI (sottosegretario di Stato)	19019
Fornitura del pane al presidio di Sassari:	
ABOZZI	19020
SEGATO (sottosegretario di Stato)	19019
Assistenti universitari:	
CIUFFELLI (sottosegretario di Stato)	19022
CREDARO	19021-22
Esportazione di vini italiani in Germania:	
OTTAVI	19023
POMPIJI (sottosegretario di Stato)	19023
Stazione ferroviaria di Sansevero:	
DARI (sottosegretario di Stato)	19024
MASSELLI	19024
Illustrazioni raccapriccianti di un delitto:	
FACTA (sottosegretario di Stato)	19025
POGGI	19026
Pozzo (sottosegretario di Stato)	19026
Mozione (Lettura):	
Inchiesta ferroviaria (Gucci-Boschi)	19052

Votazioni segrete:

Nomina di un commissario nel Consiglio di amministrazione del fondo di religione e beneficenza della città di Roma (Eletto Torlonia Leopoldo)	Pag. 19016
Nomina di un commissario nel Consiglio superiore del lavoro (Eletto Gorio)	19016
Nomina di un commissario nella Giunta per l'esame dei decreti registrati con riserva (Eletto Paniè)	19016
Nomina di un commissario nel Consiglio superiore di assistenza e beneficenza pubblica (Eletto Celesia)	19016
Nomina di tre commissari di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti (Eletti Bergamasco, Venditti e Pennati)	19016
Nomina di tre commissari di vigilanza sull'amministrazione del Fondo per il culto (Eletti De Seta e Pugliese; ballottaggio fra Celesia e Aroldi)	19016

La seduta comincia alle ore 14.5.

DE NOVELLIS, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Conged.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, l'onorevole Rossi Luigi, di giorni 2; per motivi di salute, l'onorevole Petroni, di giorni 30; l'onorevole Santamaria, di 15.
(Sono conceduti).

Omaggi.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto degli omaggi pervenuti alla Camera.
DE NOVELLIS, segretario, legge:
Dal Ministero di agricoltura, industria e commercio. — Catalogo della Esposizione

delle scuole industriali e commerciali in Roma (novembre-dicembre 1907), copie 12;

Dall'onorevole deputato Ridola. — Per la Lucania antica - Discorso inaugurale della nuova sede del Museo provinciale di Potenza, una copia;

Dal signor Zambrino Mazzei. — Principii di officietica - Teorica universale degli uffici e dei servizi pubblici e codice degli impiegati civili e militari, una copia;

Dalla Società d'istruzione, educazione e mutuo soccorso fra gli Insegnanti - Torino. — Atti della cinquantesima Consulta di quella Società, una copia;

Dal Ministero delle finanze. — Annuario dei Ministeri delle finanze, del tesoro e della Corte dei conti del Regno d'Italia per l'anno 1906-907, copie 20;

Dal presidente del Consiglio provinciale di Napoli. — Atti del 2° Congresso nazionale delle rappresentanze provinciali in Napoli, 15-20 maggio 1905, copie 520;

Dal Ministero del tesoro. — Ruoli organici delle Amministrazioni dello Stato, al 1° luglio 1882 ed al 1° luglio 1907, copie 200;

Dal signor Tito Carnevali. — Il Comune - Nuovi studii, una copia;

Dal Ministero dei lavori pubblici. — Relazioni sui servizi dipendenti dalla Direzione generale ponti e strade per l'esercizio 1906-1907, una copia;

Dall'ingegnere Francesco Ruffolo. — Sulla nuova proposta di legge relativa alle pubbliche acque — Entità delle forze idrauliche dell'Italia centrale e meridionale per bacino fluviale e per provincia — Statistica ferroviaria - Linee passive - a pareggio - redditizie. — Riassunto delle forze termiche ed idrauliche impiegate nei vari compartimenti centrali e meridionali d'Italia, a tutto il 1° gennaio 1904. — Notizie sul consumo di carbone fossile, copie 508.

Dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato. — Relazione a Sua Eccellenza il ministro dei lavori pubblici sull'andamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nell'esercizio 1906-907, copie 550;

Dal signor avvocato A. Finocchiaro-Sartorio. — Frammenti giuridici di antiche pergamene rinvenute a Sutri. Nota, una copia;

Dalla Direzione Generale delle ferrovie dello Stato. — Annali del Consiglio generale del traffico - Volume 1°, anno 1907, copie 5.

Risultamento di votazioni.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento delle votazioni di sabato, per la nomina di Commissari.

Nomina di un Commissario nel Consiglio d'Amministrazione del Fondo speciale di religione e di beneficenza nella città di Roma.

Votanti 223. — Torlonia Leopoldo 139. — Schede bianche 66. — Disperse 11. — Nulle 7.

Eletto Torlonia Leopoldo.

Nomina di un Commissario nel Consiglio superiore del lavoro.

Votanti 220. — Gorio 139. — Turati 4. — Schede bianche 64. — Disperse 9. — Nulle 4.

Eletto Gorio.

Nomina di un Commissario nella Giunta per i decreti registrati con riserva.

Schede 223. — Paniè 134. — Masselli 3. — Schede bianche 62. — Disperse 11. — Nulle 3.

Eletto Paniè.

Nomina di un Commissario nel Consiglio superiore di assistenza e beneficenza pubblica.

Votanti 222. — Celesia 138. — Schede bianche 71. — Disperse 11. — Nulle 2.

Eletto Celesia.

Nomina di tre Commissari di vigilanza sull'Amministrazione della Cassa depositi e prestiti.

Bergamasco voti 125. — Venditti 107. — Pennati 42. — Schede bianche 59. — Voti dispersi 19. — Schede nulle 2.

Eletti: Bergamasco, Venditti, Pennati.

Nomina di tre Commissari di vigilanza sull'Amministrazione del Fondo per il culto.

De Seta voti 129. — Pugliese 126. — Celesia 8. — Aroldi 3. — Schede bianche 65. — Voti dispersi 19. — Schede nulle 7.

Eletti: De Seta e Pugliese.

Domani si procederà al ballottaggio fra l'onorevole Celesia e l'onorevole Aroldi.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

Prime verrebbero le seguenti:

Fera, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se ad accelerare i servizi automobilistici nel Mezzogiorno non sia conveniente di aumentare i sussidi prescritti nel regolamento 1904, ottemperando ad impegni assunti dal compianto onorevole Gianturco e sinora dannosamente prorogati »;

Roselli, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se creda che i treni, i quali percorrono la via Terni-Rieti-Aquila-Sulmona e viceversa, debbano essere composti di materiale non indecente; e nel caso affermativo, se intenda provvedere a sostituire il materiale ora adoperato ».

Queste interrogazioni s'intendono ritirate, non essendo presenti gli onorevoli interroganti.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Comandini ai ministri dell'interno e di grazia e giustizia « circa l'arresto avvenuto in Velletri il 10 dicembre 1907 del maestro Sofonisbo Mancini per opera di quel delegato di pubblica sicurezza, signor Marchi Aldo ».

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

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. A seguito di una denuncia di furto, presentata all'ufficio di pubblica sicurezza di Velletri, contro alcuni giovanotti, di Velletri stessa, il delegato Aldo Marchi ebbe a citare come testimoni a carico, indicate dallo stesso denunziante, la moglie e la donna di servizio del maestro Sofonisbo Mancini.

Il signor Sofonisbo Mancini, incontrato qualche giorno dopo il delegato di pubblica sicurezza in una casa privata, ebbe a lagnarsi di questa citazione della moglie e della domestica come testimoni, accusando lo stesso delegato di aver dato peso ad una cosa che non aveva nessuna importanza, e di aver voluto indicare testimoni che erano assolutamente estranei ai fatti, che nulla potevano sapere.

Fattasi grave la discussione, il signor Mancini disse a carico del signor Marchi delle espressioni abbastanza vivaci. Il delegato di pubblica sicurezza, trovandosi in

una casa privata, usò prudenza, e non procedette all'arresto sebbene vi fossero gli estremi dell'oltraggio.

Naturalmente denunciò il fatto ed il signor Sofonisbo Mancini fu arrestato.

Seguì il processo che finì con una assolutoria, per non provata reità, del maestro Mancini.

La relazione, che a noi è giunta, dice che appunto la motivazione della sentenza è in questo senso che, sebbene i fatti sussistessero, tuttavia, avuto riguardo al momento in cui furono pronunziate le parole e allo stato speciale d'animo del Mancini, non si poteva ritenere che fosse provata l'intenzione di oltraggiare.

Come dico, la sentenza prosciolsse per non provata reità il signor maestro Mancini. L'assolutoria del maestro stesso ha portato ad una dimostrazione di simpatia verso di lui, ed allora ragioni di prudenza (perchè la questione aveva preso un'importanza che non aveva) consigliarono di allontanare di là il delegato Marchi e traslocarlo ad altra residenza.

Non so se l'onorevole interrogante esporrà il fatto con colori più vivaci, perchè le informazioni che egli ha deriveranno dallo stesso Mancini. Però lo prego di ricordare che si tratta di un semplice fatto di cronaca che va ridotto alle modeste, anzi meschine proporzioni nelle quali l'ho narrato alla Camera.

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

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e i culti*. Per quanto riguarda il Ministero di grazia e giustizia non ho che due brevi osservazioni da fare.

L'onorevole Comandini, valente cultore del diritto penale e costituzionale, sa meglio di me che, se il ministro di grazia e giustizia può e deve vigilare e, occorrendo, incitare l'azione del pubblico ministero, ma che questi è indipendente nel suo giudizio per conoscere se in un determinato fatto vi siano estremi per l'azione penale, e ad esso esclusivamente spetta il promoverla.

L'altra osservazione di ordine specifico si connette con la dichiarazione, che ha già fatto l'egregio mio collega per l'interno, vale a dire che, se il tribunale ha assolto il signor Sofonisbo Mancini dall'imputazione di oltraggio, non è già perchè non sussistesse il fatto attribuitogli, ma perchè il tribunale

ritenne che non fosse sufficientemente provato il dolo specifico dell'oltraggio.

E precisamente il tribunale così si espresse: « che non pertanto subita il collegio della reità del prevenuto, in quanto, se sono accertati i fatti, e se questi mostrano in sé l'offesa al decoro dell'ufficiale di polizia giudiziaria, alla cui presenza fu fatto il discorso, tuttavia le peculiari circostanze di luogo, lo stato dell'animo, la strana, paurosa visione di rappresaglia, il profondo convincimento nel Mancini di dir cosa eticamente e socialmente esatta, costituiscono un complesso che lascia adito al dubbio che la parola non sempre rispondesse al pensiero, e questo fosse non di recare offesa al delegato, ma di manifestare la disapprovazione sua e le conseguenze dannose dell'operato del delegato stesso ».

E affinché la Camera possa rendersi esatto conto di questo inciso della sentenza del tribunale, devo ancora far presente che essenzialmente il signor Sofonisbo Mancini si lamentava che una sua domestica fosse stata chiamata dal delegato, e citata poi come teste avanti il Tribunale, quasi che non fosse obbligo di tutti i cittadini di aiutare l'opera della polizia, e di deporre come testimoni innanzi all'autorità giudiziaria.

Il signor Sofonisbo Mancini censurava poi aspramente il delegato di pubblica sicurezza perchè erano stati denunziati dei ragazzi per un reato di furto, al quale egli non attribuiva importanza, ma a cui doveva attribuirle il delegato di pubblica sicurezza, perchè gli ufficiali di polizia giudiziaria sono per legge obbligati a denunziare qualsiasi fatto, che rivesta carattere di reato.

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

COMANDINI. La mia interrogazione mirava ad una cosa molto semplice, e non a tutto ciò che è stato detto dai due egregi sottosegretari di Stato. Essa mirava a porre in rilievo che si era in quel giorno usato un arbitrio di fronte ad un cittadino.

Spiego subito perchè parlo di arbitrio. Qualunque fossero state le ragioni, sta in fatto che v'era stata una discussione vivace la sera del 9 dicembre tra il delegato di pubblica sicurezza e il maestro Mancini; discussione vivace finita amichevolmente, tanto che maestro e delegato si erano stretti la mano nella casa, in cui si trovavano. Veda, onorevole sottosegretario di Stato per l'interno: ella ha parlato di notizie, che

avrebbero potuto venirmi dal maestro Mancini, ed io invece ho qui un foglio, firmato da 23 cittadini di quel paese, che val bene tutte le informazioni del delegato. Vi era, dico, stata una perfetta intesa; si erano stretti la mano e si erano lasciati come due buoni conoscenti. Non vi era allora più nessuna ragione di dar corso ad una azione giudiziaria qualsiasi contro il maestro Mancini. Invece la mattina dopo, il delegato, a cui forse la notte aveva portato malo consiglio, pensò di mandare ad arrestare un Mancini qualsiasi, e, siccome di Mancini insegnanti ve ne sono due, uno alla scuola normale e l'altro alla scuola di tirocinio, si andò prima di tutto a portar via dalla propria scuola quello che insegnava nella normale, con grande stupore di tutta la scolaresca. Costui fu tradotto all'ufficio di pubblica sicurezza dove, chiarito l'equivoco, fu lasciato in libertà.

Si andò allora ad arrestare l'altro Mancini, che si trovava nell'ufficio della Banca cooperativa, di cui è segretario. Questo fatto, che può sembrare di nessuna importanza, aveva invece una importanza tale, che l'ha riconosciuta anche il sottosegretario di Stato per l'interno, il quale, di fronte alle proteste di tutta la cittadinanza, ha mandato quel delegato a respirare arie migliori in altro paese.

Non è lecito ad un delegato, ed ecco perchè la mia interrogazione è rivolta anche al ministro di grazia e giustizia, non perchè io avessi il pensiero, come non ne avrei il diritto, di discutere la motivazione della sentenza del tribunale; non è lecito ad un delegato, che la sera avanti si era separato da un cittadino amichevolmente, dopo un diverbio vivace avuto, di mandarlo ad arrestare la mattina dopo con quella teatralità e con quelle forme, che non si convengono in un paese civile.

Perchè: o il delegato era stato oltraggiato e doveva farne l'arresto la sera stessa o il mattino dopo, o credeva che le parole, pronunziate contro di lui, non avessero alcun significato oltraggioso, e allora non vi era alcuna ragione che il giorno dopo provocasse, in un paese così piccolo, tutto quel chiasso, che derivò dal fatto di andare ad arrestare successivamente due insegnanti, mentre uno compieva la sua funzione di maestro, e l'altro quella di segretario di una Banca cooperativa.

Mi lagnavo di questo; ma, dal momento che il delegato di pubblica sicurezza è stato

mandato altrove, non ho più ragione di lagnarmi, e, una volta tanto, mi dichiaro soddisfatto. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Abozzi al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quali provvedimenti intenda prendere per affrettare la compilazione del progetto di sistemazione definitiva del porto di Portotorres ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Sta in fatto che il piano regolatore dei tre milioni e mezzo per il porto di Portotorres venne come tale approvato dal Consiglio superiore or fa un anno. Sta anche in fatto che immediatamente dopo fu dato incarico al Genio civile di compilare il progetto di massima. Noi abbiamo sollecitato questa compilazione; ma a parecchie nostre insistenze si è risposto come gli scandagli, sebbene quasi finiti, non si sieno potuti portare ad ultimo compimento, attese le mareggiate e i forti venti che lo hanno impedito. Di recente, e dico il vero, dopo la interrogazione del nostro collega Abozzi, ho ripetuto le sollecitazioni al Genio civile, e ricevo questo telegramma che completa la mia risposta:

« Rilievi progetto Portotorres sono pressochè ultimati, spero poter presentare progetto stesso fine marzo ».

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

ABOZZI. Ho presentato questa interrogazione, perchè le condizioni del porto di Porto Torres sono così speciali da richiedere un provvedimento immediato per parte del Ministero dei lavori pubblici.

Non ricorderò le vicende, che saranno benissimo conosciute dall'onorevole sottosegretario di Stato, di questo porto, al quale si era pensato di provvedere con le leggi del 1880 e del 1881. Ma appena dato l'appalto, l'appaltatore intentò lite per la risoluzione del contratto, e dopo varie sentenze si dovette concludere una transazione molto onerosa per il Governo e per gli enti locali. Si fecero nuovi studi e nuovi progetti, e si concesse un secondo appalto, che però ebbe la stessa sorte del primo, perchè diede luogo ad una nuova lite che durò molti anni. Conseguenza di queste controversie è stata la interruzione dei lavori, da cui è derivata questa strana condizione: che il vecchio porto è stato peggiorato perchè si è dovuto

ingombrare per la costruzione delle opere del nuovo porto, mentre queste opere incomplete ed abbandonate hanno deperito ogni giorno più, ed oggi si può dire che non si ha nè il porto nuovo nè il vecchio.

A far cessare questo stato di cose è giunta la legge del 1907, che ha accordato la somma di 2 milioni e 650 mila lire per i lavori di completamento e sistemazione.

Il compianto ministro Gianturco, convinto della necessità di pronti provvedimenti, invitava l'Ufficio del Genio civile di Sassari a presentare immediatamente il progetto di massima.

Dalla risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato apprendo che questo progetto non è ancora compiuto, e che si spera possa essere ultimato nel mese di marzo.

Prendo atto volentieri di questa dichiarazione e principalmente del riconoscimento per parte del Governo che si deve provvedere con la massima sollecitudine al porto di Portotorres. Mi permetto solo di fare osservare che dall'agosto 1907 ad oggi vi sono stati dei periodi lunghi di bel tempo che avrebbero potuto permettere all'Ufficio del Genio civile di Sassari di eseguire il richiesto progetto di massima.

Se il personale è insufficiente lo si aumenti, ma è necessario che si provveda con somma urgenza, perchè altrimenti le centinaia di migliaia di lire già spese andranno perdute.

Finisco con raccomandare anche la maggiore sollecitudine nel dar corso alle pratiche che debbono precedere l'appalto dei lavori, perchè talvolta il complicato ingranaggio burocratico paralizza il buon volere del ministro.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione dell'onorevole Abozzi al ministro della guerra « per conoscere se approvi le disposizioni date dal Commissariato militare, per le quali la fornitura del pane alla truppa del presidio di Sassari verrà fatta nell'anno 1908 dal panificio militare di Cagliari, con sicuro danno per l'Amministrazione ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

SEGATO, sottosegretario di Stato per la guerra. Avendo rilevato come in parecchi presidii il pane fornito dal commercio veniva a costare più di quello fornito dai panifici militari vicini, tenuto beninteso conto anche delle spese di trasporto, il Ministero, nel settembre ultimo scorso, ordinò

ai comandi di corpo d'armata di avvertire di non rinnovare contratti pel pane da ritirarsi dal commercio a condizioni svantaggiose per l'Amministrazione militare.

In relazione a questa disposizione, il comando del IX^o corpo d'armata provvede perchè il pane ad alcuni presidii dell'isola di Sardegna, e tra questi a Sassari, venisse fornito dal panificio di Cagliari.

E precisamente ciò fece perchè il pane acquistato sul luogo veniva a costare alquanto più di quello spedito dal panificio di Cagliari.

Infatti, il pane acquistato a Sassari dai fornitori locali veniva a costare 20 centesimi e 940 centomillesimi: invece quello fornito dal panificio, con le spese di trasporto, veniva a costare 19 centesimi e 874 centomillesimi.

Insomma, circa un centesimo meno. Rappresenta questo una differenza di due o tre mila lire all'anno: un'economia non disprezzabile! Ma vi è di più.

Oltre alla questione economica, vi è anche quella fisiologica, che è rappresentata dal gusto dei soldati.

Prima di prendere un provvedimento si è voluto anche sperimentare se ai soldati era più gradito il pane acquistato sul luogo oppure il pane del panificio. Ebbene, si è visto che al soldato piaceva più il pane del panificio.

Conseguentemente si è provveduto perchè, a datare dal 1° gennaio, il pane venisse provveduto dal panificio di Cagliari.

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

ABOZZI. La risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato alla guerra non può lasciarmi soddisfatto, perchè ritengo che le ragioni da lui addotte non reggano nè amministrativamente nè politicamente. Quantunque si tratti, come egli ha osservato, di un provvedimento di carattere generale, tuttavia mi pare che non si debbano trascurare le condizioni locali, e, fra queste, principalmente la distanza, che nel caso concreto fra Cagliari e Sassari è di 300 chilometri circa; per cui una spedizione ferroviaria impiega una intera giornata in condizioni normali.

Ha soggiunto l'onorevole sottosegretario di Stato che si doveva evitare ogni ingiustificato aggravio al bilancio dello Stato, ed io comprendo ed apprezzo questo intendimento del Governo; ma nel caso che forma

oggetto della mia interrogazione mi sembra che l'Amministrazione abbia tenuto per base esclusivamente le contrattazioni precedenti, e non si sia preoccupata dei vantaggi che si sarebbero potuti ottenere per il 1908.

Posso darne una prova indiscutibile. Il comando del 57° reggimento di stanza a Sassari, nel 2 dicembre 1907 invitava diversi fornitori della piazza a dichiarare a qual prezzo sarebbero stati disposti a fornire il pane per la truppa, subordinando la offerta a queste condizioni: 1° il costo della razione di pane fornito dal panificio di Cagliari posto franco di ogni spesa in Sassari costerebbe lire 0,20817; 2° il contratto avrebbe la durata di un anno; 3° si dovrebbe fare una offerta distinta per il pane di una razione in grammi 750, e per quello di due razioni in grammi 1,500.

Ora, fra le diverse offerte pervenute al comando del reggimento ve ne era una che accettava la fornitura del pane per una razione a lire 0.208, per due razioni a lire 0.204; cosicchè, pur prescindendo da molte altre considerazioni di indole amministrativa che si potrebbe fare, e specialmente dal rilevare che nella determinazione del costo medio non si poteva tener conto delle spese generali di loro natura irriducibili, resta sempre il fatto che questa offerta segnava una differenza a vantaggio dell'Amministrazione fra il costo indicato dal comando del reggimento per il pane da fornirsi dal panificio di Cagliari e il prezzo determinato dalla privata industria.

Ha pur detto l'onorevole sottosegretario di Stato che si sono fatti degli esperimenti i quali hanno dimostrato che il pane del panificio riusciva molto gradito ai soldati; ma è facile osservare che gli esperimenti si sono eseguiti nella stagione fredda. Ora bisogna tener conto che lo scambio fra Cagliari e Sassari avviene con un solo treno ferroviario il quale parte alla mattina alle 7 da Cagliari per arrivare alle 18.20 a Sassari: ne segue quindi che il pane non può essere distribuito alla truppa in Sassari che dopo due giorni dalla cottura. Immaginiamo in quale stato arriverà quando si svilupperanno i calori estivi, che sono intensi in Sardegna.

Tuttociò senza tener conto della perdita dell'erario per le tasse di registro e di ricchezza mobile che avrebbero colpito il fornitore privato.

Ho detto che il provvedimento non reg-

geva neppure politicamente, giacchè il togliere il lavoro agli operai, che da molti anni erano addetti alla lavorazione del pane per la truppa in Sassari, non può che confermare la credenza di una ostilità per parte dell'Amministrazione militare, tanto più che questo provvedimento viene dopo un altro molto più grave, dopo il trasferimento del deposito reggimentale, per cui è mancato il mezzo di sostentamento a molte famiglie. E se il provvedimento è ingiustificato amministrativamente e censurabile politicamente, io faccio augurio che, nel 1908, si ripeta quello che avvenne alcuni anni or sono, cioè che dopo un mal riuscito tentativo di fornitura del pane dal panificio di Cagliari, dopo pochi mesi si dovette far ritorno all'industria privata.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Fiamberti, ai ministri dei lavori pubblici, della guerra, e di agricoltura, industria e commercio, « sul ritardo ingiustificato frapposto alla esecuzione della ferrovia di Val di Varo, Genova-Spezia, reclamata urgentemente non solo dagli interessi economici e da necessità tecniche, ma dalle esigenze più imprescindibili della difesa nazionale ».

Non essendo presente l'onorevole Fiamberti, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Scaramella-Manetti, al ministro delle finanze, « per conoscere le ragioni dei gravissimi ritardi che si verificano alla Conservatoria delle ipoteche di Roma nel rilasciare i certificati, con danno enorme degli interessi dei richiedenti, e quali provvedimenti intenda adottare per eliminare tale inconveniente ».

Non essendo presente l'onorevole Scaramella-Manetti, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Casciani, al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere quando presenterà la legge per il miglioramento economico degli assistenti universitari, da lungo tempo invocata, recentemente promessa, e che per l'avvenuta presentazione della legge sui professori si rende anche più urgente per la pace della scuola e per l'interesse dell'alta cultura ».

Non essendo presente l'onorevole Casciani, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue un'interrogazione sullo stesso ar-

gomento, dell'onorevole Credaro, al ministro dell'istruzione pubblica, « sull'urgenza di sistemare le condizioni dell'assistente universitario ».

Connesse con questa sono le seguenti altre interrogazioni:

Celli, ai ministri dell'istruzione pubblica e del tesoro, « per conoscere quando presenteranno il disegno di legge per gli assistenti e per gli inservienti delle Università, da molto tempo promesso ed ora divenuto più urgente in seguito alla presentazione del disegno di legge per i professori universitari »;

Gatti, ai ministri dell'istruzione pubblica e del tesoro, « sulla necessità di pronti provvedimenti economici a favore degli assistenti ed inservienti universitari »;

Montemartini, al presidente del Consiglio ed al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere come intendano soddisfare agli affidamenti dati nella seduta dell'11 maggio 1907 circa le condizioni economiche del personale assistente e subalterno delle regie Università »;

Di Stefano, al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere quando sarà presentata la legge per il miglioramento economico degli assistenti universitari »;

Rampoldi, ai ministri dell'istruzione pubblica e del tesoro, « per conoscere i loro intendimenti circa la convenienza di presentare al Parlamento un disegno di legge, che si dice già pronto, per disciplinare lo stato giuridico ed economico degli aiuti ed assistenti universitari: inoltre chiede di sapere se avranno corso i provvedimenti, che altre volte furono promessi in favore del personale subalterno delle Università ed Istituti superiori ».

Fra le interrogazioni annunziate ve ne è una dell'onorevole Gallino Natale, sullo stesso argomento, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se, e quando, intenda provvedere al personale subalterno delle regie Università ed Istituti superiori del Regno ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato della pubblica istruzione per rispondere a tutte queste interrogazioni.

CREDARO. Domando di parlare per una mozione d'ordine. Poichè le interrogazioni sono presentate da tanti onorevoli colleghi...

PRESIDENTE. Ma è l'onorevole sottosegretario di Stato che ha facoltà di parlare!

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Io sono agli ordini della Camera, e poichè, come avvertiva ora il collega Credaro, sono tante le interrogazioni intorno a quest'argomento, ed uno dei più autorevoli interroganti è presente, se il Presidente mi dà facoltà di parlare, credo di poter rispondere a tutti.

PRESIDENTE. La consuetudine è appunto questa, che quando vi sono più interrogazioni sullo stesso argomento, ed è presente uno degli interroganti, si risponde per tutte.

Parli pure, onorevole sottosegretario di Stato.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per la istruzione pubblica*. Intorno all'importante argomento delle condizioni degli assistenti universitari, sono molti, moltissimi i colleghi che, al pari dell'onorevole Credaro, interrogano non solo il ministro dell'istruzione, ma il ministro del tesoro ed anche il presidente del Consiglio.

Alcune di queste numerose interrogazioni si riferiscono, oltre che al personale degli assistenti, a quello degli inservienti universitari, pure bisognoso di miglioramento economico e di sistemazione.

In sostanza tutti gli egregi interroganti chiedono: quando presenterete questo desiderato progetto di legge?

Ed io vorrei rispondere con poche parole, indicando una data, un termine preciso e prossimo; ma ancora non mi è dato di farlo per ragioni che altra volta dissi alla Camera e che furono pure esposte nella discussione dell'ultimo bilancio dal ministro Rava e dallo stesso presidente del Consiglio.

A parte le difficoltà che direi tecniche del riordinamento, difficoltà già studiate accuratamente, il migliorare il personale degli assistenti e subalterni, importa un grave onere finanziario.

Secondo le proposte fatte al ministro da un'autorevole Commissione, si tratta di una maggiore spesa annua di circa 750 mila lire: 550 mila per gli assistenti, 200 mila per gli inservienti.

Il Governo, lo ha detto più volte, riconosce l'importanza e l'urgenza del problema, il quale deve certo esser risolto presto nell'interesse medesimo degli studii superiori e della buona amministrazione, per impedire che le nomine sieno arbitrarie ed in numero indefinito e nello stesso tempo perchè si che l'assistentato non di-

venti una carriera burocratica, nella quale i meno volenterosi e capaci si adagino e, per così dire, si cristallizzino in modo poco conforme alla natura e ai bisogni degli istituti universitari, poco rispondente alla evoluzione, ai progressi continui della scienza.

Come fu promesso dal presidente del Consiglio e dal ministro dell'istruzione, si è pure esaminato se il miglioramento degli assistenti poteva essere congiunto, abbinato come dicono gli ordini del giorno votati dalle Associazioni, al progetto di legge riguardante i professori che sta diggià innanzi alla Camera; ma questo non è stato possibile fare, malgrado il desiderio del Governo, per ragioni principalmente finanziarie.

D'altronde quando si sarà discusso il progetto relativo ai professori, ed il Governo avrà potuto rendersi conto delle osservazioni e dell'accoglienza del Parlamento, dopo che se ne saranno stabilite definitivamente le linee, potrà meglio e con maggior sicurezza esservi coordinato il progetto tanto invocato pel miglioramento e la sistemazione del personale assistente e di quello subalterno.

Intanto sono in corso le pratiche col ministro del tesoro al fine di precisare la portata finanziaria di questi disegni di legge e venire su questo punto all'accordo che è indispensabile per la loro presentazione al Parlamento.

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

CRE DARO. Essendo passato molto tempo dalla discussione del bilancio della pubblica istruzione, speravo con la interrogazione di oggi di avere un affidamento più preciso dall'onorevole sottosegretario di Stato. Vi sono delle difficoltà tecniche, è vero; ma queste difficoltà tecniche, come ha affermato l'onorevole sottosegretario di Stato, sono oggetto di studio da un paio d'anni e dovrebbero essere a quest'ora tolte.

La presentazione del disegno di legge dei professori universitari ha messo in rumore e giustamente gli assistenti ed inservienti universitari. L'onorevole sottosegretario di Stato non ignora che gli assistenti d'università oggi si trovano in condizione diversa da quella del passato. Oggidì, all'antico sistema dell'insegnamento, si viene sostituendo ogni giorno dappiù quello del lavoro personale, che dai gabinetti scientifici passa anche nelle facoltà di giurisprudenza, e nelle facoltà di filosofia e di lettere. Non basta

più il professore che dalla cattedra impartisce il sapere: è necessario, dico, che il professore scenda dalla cattedra, si metta a lavorare con gli studenti, li inizi alla ricerca del metodo scientifico, li avvii alle scoperte; e questo avviene anche per le materie filosofiche, per cui l'assistente è assunto ad una importanza scientifica e didattica che, prima di questo tempo, non aveva nelle università. Anche noi professori di lettere e filosofia oggi sentiamo il bisogno dell'assistente, che ci aiuti nel dirigere il lavoro personale di tutti gli studenti.

E l'Università non può compiere opera proficua se non si mette su questo indirizzo. Col sistema attuale, con le attribuzioni che hanno gli assistenti, si verifica questo fatto, che soltanto i ricchi possono mettersi in questa carriera, perchè i poveri non possono rimanere lunghi anni con stipendi che variano da un minimo di seicento lire ad un massimo di mille lire. Quindi veniamo a questa conclusione, che la carriera universitaria via via diventerà monopolio della ricchezza e non dell'intelligenza.

Certamente l'onorevole sottosegretario di Stato apprezza tutte queste considerazioni e nella sua risposta sono implicitamente inclusi questi giudizi.

Ma la somma che egli ha messo innanzi, di 750 mila lire come necessaria per questo disegno di legge, non mi pare tale, in questo momento in cui tutti gli impiegati d'Italia hanno miglioramenti, non mi pare tale da dover spaventare il ministro del tesoro. E sarebbe stata opera politica, opera giusta, opera equa presentare alla Camera insieme col disegno di legge dei professori anche quello degli assistenti.

Io posso assicurare l'onorevole sottosegretario di Stato che parecchi professori si sentiranno umiliati di dover domani entrare nella Università con un aumento notevole di stipendio, mentre gli assistenti non hanno da vivere, mentre gli inservienti ricevono due lire al giorno.

Nutro quindi fiducia che il Governo, il quale ha certamente compreso — e ne sono certo riguardo a parecchi membri — l'importanza di questo problema, vorrà affrettarne la soluzione per il bene degli istituti superiori e per debito di giustizia verso gli assistenti e gli inservienti.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Molmenti e Da Como al ministro dell'interno « per conoscere le ragioni della negata approvazione al regolamento

di polizia di Salò, nella parte che riguarda le scritte straniere, esposte al pubblico ».

Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Ottavi al ministro degli affari esteri « per sapere se non creda che il disegno di legge preparato dal Governo germanico, ma non ancora presentato al Reichstag, sia, nell'articolo 6°, relativo ai tagli ed alle miscele, contrario allo spirito del trattato di commercio italo-tedesco, in quanto renderebbe impossibile l'esportazione in Germania dei vini italiani ».

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

POMPILJ, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Il Governo non ha ancora avuto notizie precise intorno a questa intenzione che si attribuisce al Governo tedesco di presentare al Reichstag un disegno di legge concernente i tagli e le miscele dei vini, e che sarebbe contrario allo spirito del trattato di commercio italo-tedesco. Abbiamo telegrafato al nostro ambasciatore a Berlino perchè raccolga d'urgenza le notizie necessarie e ce ne riferisca. Qualora la notizia fosse confermata e dal progetto di legge risultasse la chiara lesione dello spirito del trattato di commercio del dicembre 1904, il Governo avviserà la maniera più efficace di tutelare gli interessi dei nostri esportatori di vini nazionali.

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

OTTAVI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato degli affari esteri della comunicazione che cortesemente mi ha voluto dare.

Fortunatamente il disegno di legge in questione non è stato ancora presentato al Reichstag, e spero non lo sarà così presto, perchè gli interessati di Germania e di fuori hanno fatto passi molto energici, specialmente la Francia che, come dice il nostro collega Luzzatti, ha la religione dell'esportazione. (*Interruzione del deputato Santini*).

Se all'onorevole Santini non piace la frase, piaccia l'atto energico del Governo francese.

PRESIDENTE. Onorevole Santini, non faccia correzioni inutili.

OTTAVI. Il Governo tedesco si è impressionato dall'opposizione fatta al suo progetto ed ha dichiarato di volerlo lungamente ristudiare prima di ripresentarlo.

Sono certo che quando ciò avvenga, il ministro degli affari esteri, in seguito alle dichiarazioni fatte dall'onorevole Pompilj, vorrà fare dei passi altrettanto energici presso il Governo tedesco a tutela delle nostre esportazioni.

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Castellino, si intende ritirata la sua interrogazione al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere in qual modo egli vorrà integrare, dopo gli splendidi risultati forniti dalla Scuola professionale di Foggia, i lodevoli sforzi ed i grandi sacrifici incontrati dagli enti locali, per isviluppare di più tanto importante ed efficace insegnamento pratico ».

Verrebbero ora parecchie interrogazioni rivolte al ministro delle finanze circa la distillazione dei vini, degli onorevoli Bolognese, Jatta, Salandra, Pansini e Malcangi...

COTTAFI, *sottosegretario di Stato per le finanze.* Pregherei di differirle.

PRESIDENTE. Sta bene. Andranno in coda all'ordine del giorno.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Masselli, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda disporre senza indugio gl'invocati, indispensabili lavori di ampliamento nella stazione ferroviaria di Sansevero, che per essere stata dichiarata di 1ª classe, e per i continui voti di quella rappresentanza comunale e della numerosa classe dei commercianti, non può rimanere oltre nelle condizioni attuali, senza grave scapito del servizio merci e senza rilevante danno degli interessi economici di quella cittadinanza ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Per la stazione di San Severo l'amministrazione ferroviaria, richiamata appunto dall'importanza di quello scalo, studiò i progetti di ampliamento che erano reclamati dall'urgenza attuale effettiva del traffico: e trovò che di molti lavori quella stazione abbisogna, ma di questi, taluni ravvisò di massima e improrogabile urgenza, tali altri necessari sì, ma di urgenza minore. Diede corso all'esecuzione dei più urgenti, che sono stati già completati, come al collega Masselli è noto; agli altri di urgenza minore, sebbene necessari, si metterà mano appena saranno compiute nella rete di Stato le opere di meno prorogabile urgenza.

PRESIDENTE. L'onorevole Masselli ha facoltà di dichiarare se è soddisfatto.

MASSELLI. Ringrazio prima di tutto l'onorevole sottosegretario di Stato per la cortese risposta, ma fin da ora dichiaro di non poter essere interamente soddisfatto.

I nuovi lavori di ampliamento nella stazione ferroviaria di Sansevero costituiscono una delle esigenze maggiori di quella città, la quale dal lato commerciale ed agricolo è tra le più importanti della provincia di Foggia. Detti lavori sono assolutamente indispensabili, urgenti per la cresciuta importanza di quella stazione, importanza riconosciuta prima dalla Società delle Meridionali, che ebbe cura di espropriare una zona di terreno attigua per eseguirvi altre opere necessarie, e poscia dalla stessa Direzione generale delle ferrovie dello Stato, che pochi mesi addietro dichiarava di 1ª classe la stazione di Sansevero.

E che sia proprio così, lo dimostra luminosamente la statistica del movimento e traffico.

Infatti i biglietti ferroviari rendono in media 160 o 170 mila lire all'anno, con una media annuale di 30 o 35 mila viaggiatori in partenza. La grande velocità dà un introito di circa 200 mila lire all'anno, e la piccola velocità nientemeno che un milione di lire, con un movimento di circa 10 mila vagoni.

Le nuove opere invocate, per le quali ho presentato voti del Consiglio comunale, delle varie Società locali dei viticoltori, di quel Circolo commerciale, nonché della Camera di commercio di Capitanata, le nuove opere, ripeto, si limitano ad un nuovo piano caricatore, un magazzino per merci a grande velocità, che non esiste, un ponte a bilico presso il nuovo piano, una mezza tettoia sui due piazzali, ed un lieve ampliamento del fabbricato, che permetta una sala di 1ª classe, una camera per detenuti ed agenti di pubblica sicurezza, ed un'altra per agenti postali e telegrafici.

Due ispettori delle ferrovie recatisi sul posto, dopo tante insistenze da parte mia per avere un sopralluogo, hanno finito col riconoscere la necessità di gran parte delle opere invocate, per le quali da un anno mi si assicura che sarà provveduto, ma in effetti non si provvede mai. Ora però il rimandar oltre costituirebbe grave colpa per l'Amministrazione ferroviaria e pel Governo, ed accentuerebbe sempre più l'agitazione vivissima già iniziata dalla numerosa classe dei commercianti e degli agricoltori, i quali vedono per il lungo ritardo

grandemente lesi i loro vitali interessi economici.

Ed infatti ora gl'inconvenienti non sono pochi, nè lievi.

Chi capita la prima volta in quella stazione resta vivamente sorpreso nel vedere la sala di terza classe come trasformata in magazzino merci. In tempi di raccolto poi, si vedono spesso ingombre anche le banchine ed il piazzale esterno; ciò per la mancanza di un altro magazzino, specialmente per la grande velocità.

Inoltre si possono caricare soli sette od otto carri di merci al giorno, quando la media in tempi ordinari è da quindici a venti, senza tener calcolo della spedizione merci addirittura triplicata in occasione della campagna granaria e vinicola, le quali attualmente si svolgono nella maggiore confusione e lentezza, e con grave danno degli interessati.

Se si deve ricevere un fusto di vino alla grande velocità, non si può ottenere spesso la consegna immediata per mancanza di spazio.

Per eseguire spedizioni di fusti a piccola velocità, il pubblico è costretto di attraversare binari, con grave pericolo degli interessati e con enorme responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria.

Si è chiesta una sala di prima classe, la quale ora, essendo fusa con quella di seconda, è assolutamente insufficiente ai bisogni, tanto vero che spesso molti viaggiatori devono rimaner fuori nel corridoio o sulle banchine.

Occorre poi necessariamente una sala per detenuti e per agenti di pubblica sicurezza e ciò perchè sono indette già le subaste per la costruzione del nuovo, importante carcere giudiziario.

Per le cresciute esigenze s'invocano altri piccoli lavori.

Il direttore generale mi ha dichiarato che detti lavori sono semplicemente utili e non indispensabili, ma domando, di grazia, quali lavori possono essere più necessari ed urgenti?

L'onorevole Dari nemmeno assicura, che si provvederà subito all'esecuzione degli altri lavori; io perciò non posso dichiararmi interamente soddisfatto, ed allora dirò di esserlo, quando il Governo avrà provveduto sollecitamente e conformemente a tutti i bisogni accennati, e che il caso urgente richiede,

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Poggi ai ministri dell'interno

e di grazia e giustizia « per conoscere se non vi siano mezzi atti ad impedire che ad una egregia e sventurata famiglia italiana, cui un delitto atroce e tuttora impunito tolse da poco nel modo più crudele il suo capo amatissimo, si offra per le vie l'orrendo spettacolo di raccapriccianti illustrazioni del delitto, che annunciano non essere sfuggito a certa speculazione letteraria nemmeno così alto e sacro dolore ».

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

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Dopo l'assassinio del povero ingegnere Arvedi, è stato pubblicato dalla Società editrice milanese un romanzo col titolo « Un assassinio in ferrovia » scritto dalla professoressa Barzocchi e messo in vendita a cinque centesimi la dispensa. Un altro romanzo è stato pubblicato dalla casa editrice Nerbini di Firenze col titolo « Il delitto di Foligno ». Del primo romanzo sono finora uscite sei dispense, e dell'altro otto. Per fare la *réclame* a questi due romanzi vennero fatte grandi affissioni nelle quali sono drammaticamente esposte le figure più salienti del dramma. Ora l'onorevole Poggi domanda se la pubblica sicurezza non abbia mezzi di impedire queste affissioni. Le leggi che vigono in tale materia sono gli articoli 64 e seguenti della legge di pubblica sicurezza. L'articolo 64 dice: « Oltre a quanto è disposto dal codice penale non possono esporsi alla pubblica vista figure o disegni offensivi della morale, del buon costume, della pubblica decenza e dei privati cittadini ».

Ora malauguratamente (dico a posta questa parola) questi affissi non contenevano nulla che potesse andar contro la morale, la decenza e contro il diritto dei privati cittadini. Nè d'altra parte l'autorità di pubblica sicurezza avrebbe potuto intervenire contro l'affissione di manifesti stante l'eccezione contenuta nel primo capoverso dell'articolo 65 della citata legge, il quale esenta dalla preventiva licenza i manifesti di opere commerciali; e l'onorevole interrogante riconosce nella sua interrogazione che questa è una brutta speculazione sui sentimenti più morbosi della popolazione.

Di fronte a questo stato di cose, mentre non si può a meno di deplorare che con questi mezzi si tenti di fare una *réclame* spudorata a certi fatti i quali dovrebbero passare sotto il disprezzo e sotto il silenzio

e che si tenti anche di trarre dal sacro dolore di una famiglia, come ben dice l'onorevole interrogante, una speculazione che ripugna ad ogni sentimento di delicatezza e ad ogni animo buono, l'autorità di pubblica sicurezza, la quale non deve ad altro attenersi che alla esatta applicazione della legge, si trova disarmata per impedire questo che io non esito a dichiarare pubblicamente in questa Camera essere un grave sconcio della nostra nazione e della nostra civiltà. (*Approvazioni*).

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

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia. Molto opportunamente l'onorevole Poggi ha rivolta la sua interrogazione in prima linea al ministro dell'interno e solo in sott'ordine al ministro di grazia e giustizia, perchè la materia, come ha chiaramente spiegato il mio collega per l'interno, è di competenza della pubblica sicurezza, la quale, come egli ha giustamente deplorato, si trova impossibilitata a provvedere.

L'autorità giudiziaria, come l'onorevole Poggi mi insegna, non può intervenire salvo quando si riconoscano gli estremi di un reato. Onde a me non resta che associarmi all'onorevole Poggi ed al mio collega per l'interno nel deplorare a mia volta che una speculazione, non dirò letteraria, ma commerciale abusi della malsana e morbosa inclinazione del pubblico per tutto ciò che commuove ed accende la fantasia.

Noi dobbiamo confidare nella buona educazione del popolo per un maggior rispetto ai sentimenti più sacri che si offendono tanto più gravemente con le macabre illustrazioni di efferati delitti, quando ancor sopravvivono i membri della famiglia che ne fu così barbaramente colpita, e si fabbricano romanzi laddove non si ha che il crimine.

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

POGGI. Debbo dichiarare che, quando presentai quella interrogazione, sapevo perfettamente che il Governo non mi poteva dare risposta diversa da quella che mi ha dato. (*Commenti*).

Ma sono stato ben lieto di aver potuto provocare sì nobili risposte, perchè esse rappresentano esattamente il sentimento del Governo in questa questione, che è per-

fettamente all'unisono col sentimento della parte migliore della popolazione.

Ed io perciò ringrazio vivamente gli onorevoli sottosegretari di Stato di ciò. Null'altro potevo chiedere a loro ed al Governo.

Ma questi sentimenti espressi da loro saranno un altro conforto per quella sciagurata famiglia, la quale, oltre di avere avuto la più grande delle sventure, ha avuto anche da certa stampa quasi uno scherno alla sventura stessa, essendosi voluto creare un romanzo là dove non vi era che un atroce delitto.

PRESIDENTE. Le altre interrogazioni, a termine del regolamento, saranno svolte in altra seduta.

Svolgimento di interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze:

Gucci-Boschi, al ministro dei lavori pubblici, «sull'anarchia nella quale sono cadute le ferrovie dello Stato »;

Antolisei-Valeri, ai ministri dei lavori pubblici e dell'interno, « sul delitto commesso nella notte dal 19 al 20 dicembre 1907, nel treno diretto 606 Roma-Ancona e sui provvedimenti presi »;

Cavagnari, ai ministri dei lavori pubblici e dell'interno « per sapere come avvenga che sulle ferrovie italiane sia possibile consumare a tutt'agio indisturbati delitti come quello onde fu vittima il povero ingegnere Arvedi lungo la linea Roma-Ancona e quali provvedimenti intendano prendere a maggior garanzia dei viaggiatori ».

L'onorevole Gucci-Boschi ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

GUCCI-BOSCHI. Onorevoli colleghi! Il tema della mia interpellanza è così importante che, non certo per la meschinissima autorità della mia persona, ma per l'importanza stessa dell'argomento, speravo l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi rispondesse personalmente. E dico questo, non perchè mi dolga di vedere a quel posto il mio amico onorevole Dari, ma perchè dubito che questo possa anche precludere ad una delle solite risposte, a cui egli è da lungo tempo e così abilmente preparato. (*Commenti — Si vide*).

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Forse si poteva non rispondere anche per la forma della sua interpellanza, tuttavia risponderò.

GUCCI-BOSCHI. Se la mia interpellanza pecca per la forma, non pecca certamente per mancanza di chiarezza.

Il servizio ferroviario è caduto molto in basso nella estimazione del pubblico, e quelli, che prima speravano dall'esercizio di Stato un miglioramento nella funzione delle industrie e del commercio italiano, sono rimasti completamente delusi.

Sin da quando cessarono le Società ferroviarie private e l'esercizio di Stato fu limitato all'ex rete Mediterranea ed a parte delle altre reti ferroviarie, cominciò in Italia a lamentarsi un gravissimo disservizio.

Tutti i giornali aprirono rubriche quotidiane speciali sul disservizio ferroviario; piovvero proteste delle Camere di commercio, dei municipii e delle provincie; si fecero molti telegrammi al Governo, i quali rimasero tutti lettera morta.

Del resto molti di questi inconvenienti si attribuivano (ed il pubblico lo comprendeva benissimo) alla novità ed al cambiamento repentino del servizio fatto senza sufficiente preparazione, all'aumento del traffico e ad altre cause, sebbene le conseguenze fossero molto sproporzionate in confronto alle cause; un poco anche si attribuivano alla coesistenza di due esercizi, quello di Stato e quello della Società Meridionali. (*Commenti*).

Il servizio delle merci ed il loro istradamento era stato straordinariamente sconvolto portando al commercio gravissimi danni; si suppose e si sperò che, proponendo e facendo approvare dalla Camera anche il riscatto delle ferrovie Meridionali, e costituendo anche di esse tutta una rete di Stato, si sarebbe potuto, se non porre senz'altro termine ai gravissimi inconvenienti, incamminare l'esercizio verso una forma migliore ed un andamento più regolare.

Ma purtroppo queste speranze rimasero deluse; da principio però, scomparse le grandi neviccate che avevano prestato una scusa opportuna per l'Amministrazione di Stato (quasi che negli altri Stati non cadano nevi in maggior copia che da noi), l'incaglio attribuito alle medesime era cessato; la campagna vinicola non era ancora sopraggiunta, e quindi per poco si sperò che l'esercizio potesse andare avanti discretamente, tanto più che si era verificato un miglioramento nel servizio dei passeggeri. (*Interruzioni*).

Fu un lucido intervallo, come ben mi

suggerisce l'onorevole Cavagnari; ed il porto di Genova ne risentì qualche miglioramento, perchè tutti gli sforzi si vollero far convergere sul servizio di quel porto, mentre con ciò si sconvolgevano e si rendevano insufficienti i servizi degli altri porti. Ricominciarono quindi le lamentele e le proteste delle Camere di commercio, le quali però rimasero tutte inascoltate, mentre d'altra parte la Direzione generale emanava quel famoso ordine al suo personale in cui lo encomiava per il buonissimo servizio che aveva prestato. (*Commenti*).

Ora questi lamenti sono divenuti così numerosi e tali che non è più possibile disconoscerne l'entità e la gravità; ed io, in attesa che la Direzione generale emani un nuovo encomio ai suoi dipendenti, mi permetto di farmi eco delle generali proteste di tutto il paese.

La Camera di commercio di Rovigo, nell'ottobre scorso (vedete che l'epoca è molto vicina) chiamò a convegno le Camere di commercio di Vicenza, di Treviso e di Padova. Del verbale di questo convegno leggo alcuni passi.

Il signor Degan, rappresentante dei commercianti, dice:

« Se gravi danni risente il commercio dall'insufficienza del materiale ferroviario, gravissimi sono quelli che si risentono dalla mancanza di ordine e di direzione specialmente nell'alto personale. Se vi fosse ordine ed uniformità di concetti, molti inconvenienti sarebbero eliminati; invece non vi è che confusione, e questa è la vera origine del pessimo servizio ferroviario ».

E più avanti dice:

« Manca qualsiasi uniformità di disposizioni; in alcune stazioni si concede di collocare le merci nei magazzini, in altre invece, pur avendo i magazzini vuoti, le merci si rifiutano; in alcune si rilasciano le ricevute di caparra, in altre si rifiutano caparre e ricevute.

In quasi tutte le stazioni si sospende il carico senza preavviso; gli ispettori poi non sono mai a contatto con gli speditori, e perciò non conoscono i veri bisogni del commercio e dei trasporti, non sentono i reclami, e quindi ignorano le vere necessità del servizio, e non sanno porre alcun riparo ad inconvenienti e ad ingiustizie ».

Questa è la parola dei commercianti; sentiamo ora quella degli industriali, rappresentati dal signor Lenzi:

« Egli è in accordo col signor Degan,

però aggiunge che, ad onta di così vivi e gravi reclami da parte degli interessati e ad onta di tutte le proteste da parte delle Camere di commercio, non si ebbe alcun risultato vantaggioso.

« Chi deve servirsi delle ferrovie non sa più oggi quali siano i suoi diritti; ma è in piena balia del capo stazione, del gestore, del direttore compartimentale, i quali interpretano leggi, regolamenti e circolari a loro modo ».

Il cavalier Gregori, rappresentante della Camera di commercio di Treviso, così si esprime: « È d'accordo col signor Degan che nelle ferrovie dello Stato mancano ordine e direzione; esprime il concetto che l'odierno stato di cose ha prodotto grave disgusto e che così non si può andare innanzi ».

« Dà quindi lettura d'un suo vibrato ordine del giorno col quale, circa il servizio delle ferrovie dello Stato, si pone in evidenza la mancanza d'ordine e di direzione (tutti battono su questo chiodo); e, pur dimostrando un grande disgusto ed una grandissima sfiducia, s'invocano dal Governo pronti ed efficaci provvedimenti ».

Onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, ho voluto richiamare la sua attenzione su queste parole che dimostrano come il commercio e l'industria incomincino a perdere fiducia nell'azione governativa la quale non ha saputo dare al paese, che reclama ad alta voce, altra soddisfazione che quella di tessere dal banco del Governo le lodi del direttore generale, proclamato la fortuna d'Italia, il Napoleone delle ferrovie. (*Interruzioni — Commenti*).

Credo che antitesi più stridente non sia mai stata creata tra il sentimento del paese e le parole dei suoi governanti. Lo stesso rappresentante della Camera di commercio di Treviso dichiara poi, che egli ha esplicito mandato dalla propria Camera, nella cui giurisdizione il servizio ferroviario peggiora sempre, di fare una vibrata protesta contro il non lieto stato di cose.

In seguito, il consigliere della Camera di commercio di Rovigo svolge serie argomentazioni intorno al rifiuto di rispondere per la ritardata resa a destino. Accenna alle rovinose condizioni a cui si trovano esposti gli speditori di animali bovini, di pollame, di frutta e di pesci, i quali debbono affidare alle ferrovie migliaia di capi senza garanzie, senza alcun diritto a risarcimento di danni se la merce è tenuta in viaggio

oltre i limiti prescritti, e viene consegnata morta, marcita, inservibile.

« Nel passato esercizio le amministrazioni ferroviarie private hanno sempre indennizzato i danni causati dalla ritardata resa; mentre la direzione generale delle ferrovie dello Stato, interpretando in modo arbitrario ed ingiusto l'articolo 7 delle tariffe speciali, e in caso di ritardata resa, non concede alcuna indennità pel danno causato da tali ritardi ».

È inutile quindi far presente (perchè è a tutti noto) quante e quali perdite siano costretti gli speditori di merci a sopportare, in causa della disorganizzazione ferroviaria in cui diventa un caso straordinario la consegna dentro i termini rescritti.

Riproduco integralmente l'ordine del giorno col quale si chiuse quella importante riunione e che venne approvato ad unanimità: « L'assemblea dei rappresentanti delle Camere di commercio e delle associazioni agrarie, commerciali ed industriali del Veneto e dell'Emilia (vede, onorevole sottosegretario, che vi erano rappresentate due nobilissime regioni d'Italia: e poichè c'era anche la regione del collegio dell'onorevole ministro, questo era preparato per lui), (*Si ride*) protesta vivamente contro l'insufficienza dell'attuale servizio ferroviario assolutamente impari ai sacrifici ed alla potenzialità del commercio e del lavoro italiano, e delibera, ecc. » E qui seguono le deliberazioni, tutte intese ad eliminare le disposizioni con le quali le ferrovie inceppano il movimento delle merci e cercano di sottrarsi all'obbligo del risarcimento per le merci deperite.

È vero che negli ultimi due esercizi, nonostante queste arbitrarie e fiscali restrizioni delle responsabilità che erano state sempre accettate dalle ferrovie private, l'esercizio di Stato ha pagato 12 milioni di indennizzo, cifra che sorpassa di gran lunga, non solo quanto avevano pagato le nostre ferrovie private, ma quanto pagano a questo titolo le ferrovie estere. Io conosco varie ditte industriali che hanno avanzato un reclamo *pro forma* in via amministrativa del quale sono più che sicure di non vedere nessun esito e senz'altro dopo i quaranta giorni citano l'amministrazione delle ferrovie per il risarcimento dei danni. L'amministrazione delle ferrovie si fa condannare in contumacia, paga tutti i danni richiesti oltre tutte le spese e questo è l'andamento ferroviario attuale.

LEALI. È naturale, i milioni li diamo noi.

GUCCI-BOSCHI. Così, mentre con le restrizioni arbitrarie si soffoca e si comprime il commercio, non per questo si evita il danno gravissimo dello Stato, perchè quasi tutto quel pochissimo di margine, che ancora resta delle entrate al disopra delle spese, minaccia di venire assorbito da questi risarcimenti.

La Camera di commercio di Bologna, dopo quella di Rovigo, due mesi fa circa, tenendosi all'altezza che il nome di Bologna impone, ha pensato di mettere il dito sulla piaga ed ha ordinato una inchiesta presso tutte le altre Camere di commercio del Regno. Ebbene, tranne la Camera di commercio di Torino, la quale dichiara che nel suo compartimento il servizio ferroviario va abbastanza bene, e di questo mi compiaccio altamente, perchè mi ricordo che in una seduta del dicembre 1906 l'onorevole Paniè lamentò che il disordine ferroviario anche là imperversava...

MARESCA. Esiste un disparere fra le Camere di commercio.

GUCCI-BOSCHI. Vuol dire che là è migliorato.

Dunque, tranne la Camera di commercio di Torino, che si dichiara abbastanza soddisfatta, tutte le altre non fanno che lamentare in coro l'enorme confusione che c'è, ed hanno dichiarato che il servizio ferroviario va male; ma nè l'aumento del traffico, nè la deficienza del materiale fisso e mobile danno ragione della sproporzione enorme fra gli inconvenienti che si lamentavano in passato e la presente disorganizzazione. La causa precipua è da ricercarsi nel personale o scarso numericamente, o inetto, o svolgiato, o indisciplinato.

Una voce a destra. È stato accresciuto enormemente.

GUCCI-BOSCHI. E allora rimarranno gli altri aggettivi.

Questo è ciò che dice la Camera di commercio di Bologna, la quale riassume i voti di tutte le altre Camere di commercio.

La Camera di commercio di Lecco accenna ai ritardi e alle avarie delle merci senza che a queste seguano i fatti corrispondenti; quella di Reggio Emilia parla di ritardi, di avarie, di difficoltà di accertamento; gli interessati protestano verso l'Amministrazione e così passano dei mesi senza che sia data loro alcuna risposta: l'Amministrazione

lascia trascorrere i sei mesi facendo eccepire la prescrizione.

Non basta: la Camera di commercio di Lecco, dopo altre considerazioni per deplorare le condizioni del servizio ferroviario, aggiunge: « gli industriali manifestano a questa Camera di commercio il loro vivissimo malcontento per i gravi danni che vengono ai loro interessi da una condizione di cose veramente insopportabile ».

Motivo di vera indignazione essi trovano nel fatto, che questa stazione obbliga la sospensione dei carichi senza preavviso, dal che avviene loro di dover far ritornare nei magazzini la loro merce, di farla scaricare con danno rilevante ed a loro spesa ».

La Camera di commercio di Pisa dice che le irregolarità in genere del servizio sono divenute mali cronici, su per giù lamentati anche in questo come in qualunque altro centro ferroviario, grande o piccolo che sia.

La Camera di commercio di Lodi, « paragonando l'insufficienza degli impianti con lo aumentato traffico, osserva che tuttavia questa differenza è molto aggravata dalla generale rilassatezza del servizio, da parte del personale al quale, dopo il passaggio allo Stato pare sia mancato lo stimolo, l'impegno e la celerità nel disimpegno delle relative mansioni, questo a danno oltre che dei commercianti anche dello Stato, giacchè sono oramai innumerevoli i reclami per merci avariate o consegnate con eccessivo ritardo! Insomma conclude che al personale pare che manchi quella premura e quell'interesse che dovrebbe avere al buon andamento del servizio. E dice: è pertanto da augurarsi che si provveda efficacemente neutralizzando l'inerzia dannosa di buona parte del personale, del quale, a dir vero, non si può qui lamentare la scarsezza numerica ».

Poi viene la Camera di commercio di Ferrara e quella di Novara, ecc.

Questa nota di sfiducia che traspare da tutti gli enti che deplorano il cattivo andamento delle ferrovie dovrebbe far pensare il Governo, che non è più tempo di andare avanti con vane promesse e con attestazioni di fiducia, che di più in più si appalesano ingiustificate.

Ho tenuto per ultimo il responso della Camera di commercio di Ancona, perchè è caratteristico, e può servire ad illuminare circa la diagnosi del male da tutti lamentato.

Ancona dice: « Le condizioni del servi-

zio ferroviario si sono nuovamente aggravate; (forse lo diranno per divertimento!) pur mantenendosi presso che normale il traffico.

« Il fenomeno si presenta, lungo la rete ex Meridionale, più doloroso, in quanto sin ora, qui ad Ancona, per effetto soprattutto della antica organizzazione, il disservizio ferroviario si era inteso più come una ripercussione che come un fenomeno di carattere locale; mentre ora il disservizio ha assunto qui, e forse più che altrove, tali caratteri che abbiamo a deplorare gli stessi inconvenienti.

« Dimostrato che essi non sono da attribuirsi all'aumento del traffico, persisto a credere che la causa prima e più grave delle odierne condizioni del servizio ferroviario sia ancora e sempre nella sua organizzazione, vorrei dire disorganizzazione (è la Camera di commercio di Ancona che parla) e la riprovasi ha nel fatto che anche qui, di mano in mano che si vengono applicando le norme vigenti nel resto della rete, avvengono quegli inconvenienti e quei danni, da cui eravamo rimasti quasi immuni. Oltre la deficienza dei carri, abbiamo da deplorare le più gravi irregolarità nel servizio delle stazioni. I ritardi nella consegna delle merci sono enormi. Le stazioni consegnano dopo 15 o 20 giorni la reversale delle merci che si depositano e le merci stesse sono soggette a manomissioni e furti ».

Quale prova maggiore vorrebbe, onorevole sottosegretario di Stato, che il difetto consiste non nell'aumento del traffico, ma nei sistemi perturbatori portati dalla direzione delle ferrovie dello Stato nella organizzazione dei servizi?

La Camera di commercio di Bologna, mentre dichiara di non ritenere che l'aumento del traffico possa avere influito in questo, aggiunge: « Va notato infine che secondo il parere di qualche competente, all'aumentato traffico avrebbero dovuto far fronte esuberantemente gli aumentati mezzi che il Parlamento ha messo a disposizione dell'amministrazione ferroviaria con larghezza e con fiducia e che si vanno erogando tuttodì, sia per l'acquisto di locomotive, sia per acquisto di vagoni per viaggiatori e di carri per merci, sia infine per miglioramento nel materiale fisso, nei binari e negli scali ».

Un compianto luminare della tecnica ferroviaria scriveva in un profondo articolo inserito nel *Corriere della Sera* del 7 dicembre 1906: « Della deficienza dei mezzi di ser-

vizio molto; troppo anzi si è parlato, e d'altra parte non è un fatto nuovo, come non è un fenomeno di questi ultimi 18 mesi di esercizio il graduale aumento del traffico. Queste cause entrano certamente nello spiegare l'attuale disordine del servizio ferroviario, ma non si può a tali elementi attribuire l'attuale deficienza del nostro servizio. Per essere completi occorre ricercare queste ragioni negli altri due fattori dell'attività dell'azienda, vale a dire negli uomini e nell'organizzazione ».

E questo, onorevole sottosegretario di Stato, è il pensiero di tutti gli italiani.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Di tutti?

GUCCI-BOSCHI. Di tutti, tranne la Direzione generale e il Ministero, di tutti, compresi gli impiegati.

E il Barzini in uno dei suoi splendidi articoli sullo stesso giornale, nel 5 marzo decorso, scriveva in proposito che il porto di Genova ha ricevuto nel gennaio 1907, 4575 vagoni meno che nell'anno precedente e 5899 meno che nel gennaio 1904. « Nei passati mesi di ottobre, novembre e dicembre il porto ha ricevuto 11,835 carri meno che nei mesi corrispondenti dell'anno precedente.

« La Direzione delle ferrovie adduce il pretesto dell'aumento del traffico per giustificare il disservizio, ma il fatto è che ha agito precisamente come se il traffico fosse diminuito, e diminuito di 200 mila tonnellate nel solo porto di Genova ».

Il Barzini dopo questo aggiunge, che se si voleva rovinare il porto di Venezia non si poteva fare di meglio. « Pensare che tanto carbone e tanto cotone destinato a Udine e a Pordenone sono sbarcati a Trieste. Pensare che si sono visti sbarcare a Trieste carichi destinati a Dolo, e Dolo dista da Venezia 22 chilometri. Se Venezia non avesse avuto lo sfogo della via fluviale avrebbe dovuto da un pezzo chiudere il porto e considerare il suo mare come un deserto ».

« Non si dirà che anche qui il disservizio è dovuto all'aumento del traffico, perchè anche qui le ferrovie hanno agito come se il traffico fosse diminuito della metà e l'arbitrio, la confusione, l'insipienza che turbano le manovre lo rendono tale che peggio non sarebbe possibile. I vagoni sono distribuiti a capriccio, non si fanno più far manovrare i treni, e dove prima manovravano 400 vagoni, ora 200 si muovono a disagio.

E questo perchè il personale compe-

tente non si cura del servizio, e quello che se ne cura è incompetente».

Quindi il Barzini aggiunge: «facciamo i conti: il disservizio ferroviario ci costa finora molti più milioni di quelli che sarebbero necessari alla costruzione di una nuova grande linea ferroviaria, con tutte le sue stazioni e il materiale d'impianto». Qui sta la diagnosi del male, dove una volta circolavano 400 vagoni ora 200 si muovono a disagio.

Questo è il vero coefficiente del disservizio che ha accresciuto l'anarchia. Il crescente traffico non è che una scusa.

PRESIDENTE. Senta, onorevole Gucci-Boschi: tenga conto che io lo fo per l'adempimento del mio dovere, se le rammento l'articolo 83 del regolamento.

GUCCI-BOSCHI. Onorevole Presidente, io ho fatto talune citazioni, non ho già letto il mio discorso.

Ora l'elemento mancante della relazione di Bologna era questo: Bologna diceva: io non posso sapere di quanto l'aumentato traffico possa giustificare il crescente disservizio, perchè mancano elementi, e non ho trovato dati ufficiali. Va bene: gli elementi che mancano alla Camera di commercio di Bologna li ho trovati io.

Si capisce che un carro può essere utilizzato in modo diverso. Potrebbe fare 40 chilometri in una giornata, essere stato fermo un giorno prima per il carico e stare poscia fermo altri due giorni per il scarico, stare giacente un altro giorno al deposito, e, naturalmente, questo carro non avrà fatto in cinque giorni che 40 o 50 chilometri.

Un altro carro invece potrebbe essere utilizzato immediatamente; potrebbe essere caricato e scaricato senza fargli fare inutili manovre, e quindi potrebbe percorrere 200 chilometri nello stesso tempo.

Lo Stato, quando concesse il proprio materiale all'esercizio delle ferrovie private, si preoccupò di questo stato di cose e disse: vi concedo questi carri, ma bisogna che siano utilizzati; perchè, se è giusto che lo aumento del traffico importi a me l'obbligo di fornire nuovi carri, non è giusto che io ve li fornisca, se voi non utilizzate convenientemente quelli, che vi ho consegnato.

Si trovò allora una formula e si disse che il Governo non avrebbe concesso nuovi carri alle reti Adriatica e Mediterranea, se la media del servizio, reso dall'insieme dei

carri, non avesse dato un percorso medio di 15 mila chilometri all'anno per ogni carro.

Questo minimo fu accettato dall'Adriatica e dalla Mediterranea, il che prova che non solo il termine era giusto, ma che le Società ritenevano anzi di poterlo superare.

Per la Sicula però era stabilito un minimo di 12 mila chilometri. Ma questa rete ha così piccola estensione che non influiva sulla media, che veniva così a stabilirsi in 14,900 chilometri circa.

Ora io trovo nella relazione del 1906-1907 che le ferrovie hanno utilizzato i carri per chilometri 10,755; dunque dai 15 mila, pretesi dalle Società, come minimo, si è scesi a meno di 11 mila: e questo mi pare sia eloquente.

Ciò completa il dato, che mancava alla Camera di commercio di Bologna. Chiudo leggendo l'ordine del giorno della Camera di commercio di Bologna: «Constatato che la mancanza di vagoni e la frequente sospensione di carico nelle diverse stazioni sono colpi micidiali alla vita delle industrie e dei commerci al punto che mentre questi invocano le merci, gli stabilimenti industriali debbono sospendere la produzione, o perchè sprovvisti di combustibile, o di materia prima, o perchè eccessivamente carichi di prodotti, che non possono spedire per difetto di mezzi di trasporto (si noti che nell'anno scorso le ferrovie dello Stato hanno preso quasi 8 mila carri a nolo); constatato che non solo non si migliorò, ma si peggiorò giornalmente al punto, che il commercio dovette in questo periodo di maggiore attività subire le conseguenze della sospensione del carico in tutte le stazioni per Bologna per dieci giorni consecutivi, provvedimento enorme, mai applicato per lo addietro in nessuna, per quanto difficile contingenza; constatato che il peggioramento è affermato dalla grande maggioranza delle Camere di commercio del Regno e che l'aumento del traffico tanto di frequente invocato... ecc., protesta vivamente contro un simile stato di cose, (vuol dire che le proteste pur troppo dei commercianti e degli industriali restano qua dentro inascoltate) protesta contro un simile stato di cose, dannoso allo sviluppo della vita commerciale, e indecoroso per un grande paese, e incarica la presidenza di rendersi interprete di questa vivace protesta presso il Governo per chiedergli energicamente che si ponga fine ad uno stato di cose insopportabile, prendendo quei radicali provve-

dimenti, anche, dove occorra, col sacrificio di persone e di consessi, mostratisi impari al compito assunto, che servano a dare al paese un regolare servizio ferroviario, adeguato ai suoi bisogni ferroviari, che non può e non deve non essere raggiungibile, e di comunicare il presente ordine del giorno ai senatori, ai deputati ed alle Camere di commercio del Regno ».

Si noti che il giusto reclamo di Bologna, perchè per dieci giorni non si erano accettati carri in destinazione per Bologna, non è un fatto isolato, perchè dal primo gennaio 1907 al 15 ottobre vi furono 86 sospensioni per altrettante stazioni, e per 1522 giorni.

Nella sola prima quindicina di novembre vi furono 26 sospensioni per 155 giorni. Cifre davvero eloquenti di per sé stesse!

Poi, per vedere di quanto l'aumentato traffico possa avere influenza sul grave disservizio, e quanto invece sia anche da attribuire alla rilassatezza di disciplina, alla mancanza di direzione nelle nostre ferrovie, basta procedere per analogia ed osservare come vien fatto il servizio dei viaggiatori, pensando che una sola è la direzione, che spesso lo stesso personale è adibito a diverse mansioni, e che quello adibito a mansioni assolutamente diverse è animato dallo stesso spirito, per cui si può per analogia desumere dall'andamento del servizio viaggiatori quale debba essere l'andamento del servizio merci.

E qui io parlerò per semplice incidente dell'assassinio del povero Arvedi. Ne parlo per semplice incidente, perchè esso forma speciale oggetto delle interpellanze di alcuni miei illustri colleghi.

Dunque, l'assassinio dell'Arvedi è un fatto che per sé stesso è dolorosissimo, ma per il quale non mi sognerei di imputare alla direzione delle ferrovie dello Stato una colpa maggiore di quella che non le si possa attribuire, perchè pur troppo tragedie di questo genere sono avvenute anche all'estero, ed anche da noi prima che le ferrovie passassero allo Stato. Poichè abbiamo tante ragioni di inferiorità tra il servizio dello Stato e quello delle Società, non vi è motivo di aggiungerne un'altra come questa.

Soltanto se l'episodio dell'assassinio in ferrovia può essere doloroso ma non imputabile alla Direzione delle ferrovie dello Stato, ciò che è ad essa imputabile è la scusante che ha dato al proprio personale.

Il personale non fece alcun controllo, nè

alla partenza del treno, nè durante la fermata nelle stazioni, in quel vagone. E la Direzione delle ferrovie, per paura che in qualche modo fosse incolpato il personale di mancanza di diligenza, avverte: badate: il controllore stava per eseguire il suo controllo anche in quella vettura, ma un viaggiatore che aveva mangiato da Valiani e si era indugiato a fare la digestione ed aveva dimenticato di prendere il biglietto, ha domandato all'ultimo momento un biglietto da Roma a Sulmona, ed il controllore è stato impegnato nel fare questo biglietto, il che lo esonera completamente dalla responsabilità del mancato controllo nella vettura.

Ora io domando se ragioni così puerili, per non dir di peggio, si possono portare a giustificazione dell'operato del personale! Il controllo è obbligatorio o no? E se anche non è obbligatorio, bisogna farlo obbligatorio, perchè, se ad un viaggiatore che passa la notte in un albergo si richiedono le generalità, a colui che passa la notte in treno, almeno si faccia mostrare il biglietto, e si sappia da dove viene e dove è diretto.

E se è obbligatorio, è una buona scusante quella di dire che un viaggiatore che aveva dimenticato di prendere il biglietto lo abbia richiesto all'ultimo momento? Prima di tutto bisognerebbe non sapere che la facoltà concessa al controllore di fare i biglietti è appunto perchè questi si facciano durante la marcia del treno, poichè per farli nelle stazioni basta l'apposito sportello ed il bigliettario.

In secondo luogo ammettiamo anche per un momento questa magrissima scusa. Ma il treno si è fermato sei minuti ad Orte, e dieci minuti a Terni: non avrebbe dovuto il controllore compiere il controllo durante questo tempo nella vettura nella quale non aveva ancora avuto il tempo di farlo? Non si può pretendere che si vadano a disturbare i viaggiatori durante il viaggio, specialmente di notte, entrando nel vagone mentre il treno è in marcia. È proibito, ed è anche giusto che sia così, ma tale proibizione non vale per le fermate e ad Orte vi furono sei minuti di fermata, a Terni dieci.

Dunque, si trattava di una sola vettura nella quale si era ommesso il controllo, controllo che si poteva fare non solo, ma si sarebbe dovuto fare, sia durante la corsa del treno, sia a Orte, andando a svegliare quel viaggiatore che aveva tanto bene mangiato da Valiani, che aveva fatto il proprio chilo

comodamente se anche avesse dormito recandogli il biglietto staccato durante il tragitto. Naturalmente egli non avrebbe potuto lamentarsi di ciò, perchè sarebbe stato del tutto regolare.

Ora, io dico, se si va avanti con scuse di questo genere, domani avverrà che si verifichi, per esempio, un assassinio in un albergo. Si sa che il padrone dell'albergo ha l'obbligo di domandare ai viaggiatori nome, cognome, luogo di provenienza, ecc... Si va e si trova un uomo morto, mentre dell'assassino non si sa donde sia venuto e dove andasse. Se ne fa colpa al padrone dell'albergo, ma questo dice: « Io stavo al mio ufficio e stavo domandando le generalità a quel signore, ma in quel momento un campanello mi chiamò da un altro signore del primo piano, dimodochè non ho potuto segnare ».

Altro esempio: un ufficiale di stato civile si dimentica di mettere la propria firma sotto un atto di matrimonio. Il matrimonio è nullo, naturalmente dopo consumato; e l'ufficiale di stato civile interrogato giustifica la mancanza della sua firma dichiarando che in quel momento era stato chiamato in un'altra stanza, nel gabinetto del sindaco o che so io, e quindi è pienamente giustificato.

Io domando se si possa arrivare a puerilità simili! (*Benissimo!*)

Lo scontro di Acquabella: un nuovo sintomo dell'andamento ferroviario, perchè noi teniamo oggi, credo, il *record* su tutte le nazioni nei riguardi dello scontro a tre treni.

Poco è mancato che si fosse verificato uno scontro di quattro treni, ed allora noi avremmo avuto il *record* mondiale forse per tutti i secoli. Ad ogni modo abbiamo un bel *record*, almeno fino a che qualche altra nazione non ce lo porterà via; e sta il fatto che siamo arrivati molto prossimi al *record* dei quattro treni.

Altro sintomo: in alcune stazioni manca chi riceva i biglietti all'uscita.

Le società ferroviarie cosa facevano? Impegnavano a tutti i guardiasala di ritirare tutti i biglietti, non solo, ma i biglietti ritirati dovevano essere mandati ad un ufficio di controllo che verificava se il numero dei biglietti stessi corrispondeva a quello dei biglietti emessi; verificava anche biglietto per biglietto se ciascuno era stato debitamente controllato, e mi ricordo anzi che le ferrovie della Rete Adriatica ave-

vano dato ai controllori loro delle speciali tenaglie in cui, oltre al solito foro indicante il controllo effettuato c'era il numero del controllore, sicchè era possibile vedere quali erano i controllori diligenti che facevano esattamente i loro controlli, e quali non lo erano.

Oggi questo controllo si può dire che manchi completamente, perchè in molte stazioni (ed anche in alcune principali) non si trova all'uscita chi ritiri il biglietto ed il viaggiatore è costretto a buttarlo via e a metterselo in tasca. E se mai fosse stato necessario questo controllo, lo sarebbe proprio oggi in cui, dati tutti i biglietti di abbonamento che si distribuiscono, la massima parte dei viaggiatori è abbonata e quindi la Direzione non ha altro modo di verificare se il controllo fu fatto che quello di esaminare tutti i biglietti di semplice corsa ritirati dai guardiasala.

Invece, ripeto, non si fa punto questo controllo: nessuno si cura di ritirare i biglietti all'arrivo nelle stazioni, ed è successo persino a me, in una stazione importante come quella di Perugia di non trovare all'uscita chi ritirasse i biglietti ai viaggiatori in arrivo.

Altro sintomo: andiamo avanti per sintomi per stabilire questo disservizio.

Non appena le ferrovie dello Stato avevano riscattato le Meridionali, io partii una volta col treno 606, lo stesso treno nel quale fu ucciso il povero Arvedi. Quando fummo usciti dalla stazione di Roma, il treno invece di essere incamminato sul binario di sinistra fu incamminato su quello di destra sul quale stava per giungere il direttissimo.

Noi viaggiatori naturalmente non ci accorgemmo di nulla, ma soltanto notammo che questo treno dopo un certo percorso cominciò a rallentare, a fischiare, e finì per fermarsi. Poi cominciò a retrocedere.

Allora noi, di fronte a questo retrocedere inaspettato, guardammo e vedemmo che eravamo sul binario di destra, e si passava su quello di sinistra. Noi non sapevamo se il binario che dovevamo percorrere era questo o quello, semplicemente ci accorgemmo che il treno retrocesse per quasi un chilometro e si pose sull'altro binario.

Avevamo fatto appena due minuti di tragitto, quando il direttissimo sopravvenne nell'altro binario, sul quale il nostro treno si trovava pochi minuti prima. E lo scon-

tro fu evitato soltanto perchè quel direttissimo era, come al solito, in ritardo.

La direzione generale certamente non avrà saputo niente, e questo si capisce! Vorrei sapere però, se lo avesse saputo, come avrebbe giustificato quello scambista, che mandò il treno sul binario, sul quale si sapeva che doveva arrivare un altro treno...

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non si giustifica, si punisce.

GUCCI BOSCHI. Ma lasciamo stare questo.

Passiamo ad un altro sintomo del nostro disservizio ferroviario. Venti giorni fa partivo per Bologna col treno Bologna-Rimini-Ravenna: il treno era già messo in movimento e tutti gli sportelli delle carrozze erano aperti. Si dovette fermare il treno in piena corsa per chiudere gli sportelli. Dico solo questo. Intanto pochi giorni dopo successe la disgrazia di un fuochista, che precisamente, vicino alla stazione di Bologna, venne buttato giù dal treno perchè si era affacciato per vedere se vi era un segnale: sopraggiunse un treno con uno sportello aperto il povero fuochista fu buttato a terra, ed ora è all'ospedale moribondo.

Veniamo alle persone che si introducono nei treni di notte e quando i treni sono in marcia. Di questo fatto tutto il giornalismo ha parlato, e in tutti i giornali sono narrati nuovi episodi. Io non starò qui a ripeterli; ma dirò che anche poche sere fa nel treno per Napoli in partenza da qui si trovarono due individui, saliti alla stazione di Roma dalla parte opposta a quella del marciapiede, e chiusi nella latrina. Furono alcuni viaggiatori che trovandola sempre chiusa, chiamarono il conduttore, e questi finalmente si accorse della presenza nel treno di quei due individui.

Quanto poi ai ritardi è meglio non parlarne, perchè tutti conosciamo episodi dei più gravi. Quando il ministro dei lavori pubblici venne a Roma per prendere possesso della sua alta carica, il treno direttissimo (perchè era un direttissimo), che lo condusse a Roma, arrivò con ore 1.40 di ritardo. Poco, di fronte ad ore 4.15, che ebbe di ritardo, dopo pochi giorni lo stesso direttissimo. Il perchè di questa disorganizzazione tutti lo vedono, lo sanno, lo sentono, tranne la Direzione generale delle ferrovie ed il ministro, il quale con singolare daltonismo, pare non veda con gli stessi occhi con cui vedono tutti i citta-

dini. Non so se oggi il sottosegretario di Stato mi ripeterà che il commendatore Bianchi è una fortuna d'Italia. Io mi permetto con piena coscienza di augurare all'Italia che simili fortune le siano in avvenire risparmiare.

All'estero si giudica molto severamente il nostro disservizio: non so se abbia notizia il nostro sottosegretario di Stato che il *Times*, giornale molto autorevole, mentre portava al cielo le bellezze d'Italia, e diceva che l'Italia ha molte cose da insegnare, aggiungeva però che il suo disservizio ferroviario è tale, per cui anche le bellezze d'Italia, e gl'insegnamenti che essa può dare, non bastano a compensare i disagi che l'Italia offre ai viaggiatori.

Il professore Roberto Koch, tornato ultimamente dall'Africa orientale, dove pare abbia con grande successo studiato la malattia del sonno, in una intervista ha detto che egli da Napoli è andato col piroscalo a Genova ed a Marsiglia. Perchè ha evitate le ferrovie italiane? Perchè, ha detto in una intervista, viaggiare in Italia, in questi tempi, presenta difficoltà enormi, che per fortuna non esistono altrove.

Questa non è solo l'opinione mia — ha detto il professore Koch — ma si sa dappertutto.

Ora, io dico che oltre a questo articolo del *Times* ed a questo discorso del professore Koch, molte altre lagnanze si sentono all'estero, le quali abilmente sfruttate dai nostri concorrenti portano danni enormi.

I forestieri che vengono in Italia e l'emigrazione, sono due elementi principalissimi, della nostra emancipazione dall'aggio sull'oro.

Però, mentre l'emigrazione è un coefficiente che ha anche il lato dannoso perchè porta depauperamento nelle nostre contrade per mancanza della mano d'opera; l'altro coefficiente, quello della venuta dei forestieri in Italia (venuta che noi andiamo in questo modo eliminando), ha soltanto il lato favorevole.

Del resto, appena il forestiere viene in Italia, noi abbiamo la cura di fargli comprendere subito che il nostro è un ambiente alla mano, che noi, si capisce, non possiamo ricevere i forestieri con la dovuta correttezza e con le dovute convenienze; e mentre, per esempio, chi ha viaggiato in tutte le parti del mondo, ha sempre trovato il personale in uniforme, viene da noi e trova il personale vestito in giacchetta, a

differenza di quello che si fa dappertutto, compresa la libera Elvezia.

E questo è uno dei piccoli *cadeaux* che la Direzione generale ha fatto, durante la luna di miele, ai suoi amici del basso personale; ma è un piccolo *cadeau* che non è senza inconvenienti. Prima di tutto è una sconvenienza, perchè in Italia, dove siamo andati ad imporre la uniforme agli ufficiali delle poste e dei telegrafi, uniforme che nessuno ci richiedeva, proprio in Italia, all'indomani dell'esercizio di Stato, veniva tolta l'uniforme ai nostri ferrovieri facendo un contrasto stridente con ciò che si usa presso gli altri Stati.

Le ferrovie private avrebbero avuto il diritto, pel regolamento del 1873, di non imporre ai loro ferrovieri l'uniforme, perchè il regolamento del 1873 diceva che i ferrovieri dovevano essere vestiti in uniforme o, quanto meno, portare un distintivo; dunque avrebbero potuto le Società, attenendosi al regolamento, fare quanto ha fatto lo Stato più tardi; ma le Società private non si sono mai sognate non solo di farlo, ma neppure di proporlo.

Oltre che dalla convenienza la uniforme è voluta anche dal confronto con quello che succede altrove, perchè tutte le ferrovie dell'estero, tutte le ferrovie private, tutti i *tramways*, hanno i loro agenti in uniforme: persino se venti cittadini di Peretola si riuniscono, siano essi repubblicani, socialisti od anarchici, per mettere insieme una banda comunale, la prima cosa che fanno, facendo magari un debito, è quello di munirsi della uniforme.

Il terzo motivo che rende necessaria, secondo me, l'uniforme è che l'indossare una uniforme indica per il ferroviere un distacco netto e preciso tra le sue funzioni di persona adibita ad un pubblico servizio e il resto della sua vita che si svolge in conformità alla sua qualità di libero cittadino.

Ho visto un ferroviere vestito elegantemente, con un vestitino da *lawn-tennis*, molto carino; ne ho visto un altro, l'altro giorno, tutto vestito di verde coi pantaloni rimboccati ed una maglia da ciclista, fermata con uno spillo.

Ed ho anche un aneddoto abbastanza grazioso da raccontare che mi è stato riferito da un capo ufficio governativo che risiede a Ravenna; l'ho pregato di comunicarmelo, ed egli mi scrive:

« Ella vuole conoscere l'aneddoto del ferroviere: era d'estate, credo, e viaggiavo da

Ravenna a Bologna. Il conduttore del treno, a Godo (piccola città di qua da Ravenna, che l'amico Rava bene conosce), gridò: Godo di essere giunto fin qui! E quando fu a Russi, altra stazione successiva, gridò: Russi e Giapponesi!

Ma a Bagnacavallo, terza stazione, intonò un'aria della *Bohème* o della *Tosca* e tutto il personale della stazione lo circondava e si beava del lieto canto. Quando finì l'aria si diede moto al treno. (*Viva ilarità*).

Io sono persuaso che se quel ferroviere, del quale anzi io apprezzo la giocondità, l'allegrezza e lo spirito, avesse indossato la sua divisa, probabilmente il solo fatto d'indossarla avrebbe segnato un distacco netto tra la sua funzione di adibito ad un pubblico servizio e quelle del resto della sua vita, in cui è perfettamente libero di cantare la *Bohème*, e quindi probabilmente non si sarebbe abbandonato a quell'atto di spirito, che non mi pare molto confacente alle sue funzioni di pubblico ufficiale.

SANTINI. Doveva cantare l'inno dei lavoratori.

GUCCI-BOSCHI. Un'altra ragione che milita a favore dell'uniforme è la ragione evidentissima della sicurezza pubblica, della sicurezza e tranquillità dei viaggiatori. Infatti un qualunque viaggiatore male intenzionato si mette in testa un berrettino da viaggio e poi ha cura di portare in tasca un berretto da ferroviere: quando gli altri dormono mette dentro il berretto da viaggiatore e si pone sul capo quello da ferroviere: viene nel treno; domanda il biglietto: il viaggiatore deve sbottonarsi naturalmente, tirar fuori il biglietto ed egli, che si trova solo con lui, può fare quello che gli pare.

Il ferroviere dovrebbe essere facilmente riconoscibile e non dovrebbe assolutamente essere permesso che ognuno possa essere vestito come gli pare e piace; ora è ancora vestito bene, ma tra qualche tempo di un'anarchia imperversante come abbiamo, si finirà che i nostri ferrovieri saranno forse indecenti.

Voci. Lo sono già.

SANTINI. E prevale la cravatta rossa.

PRESIDENTE. Onorevole Gucci-Boschi, vuole riposarsi?

GUCCI-BOSCHI. No, ho quasi finito.

Non molto meglio va la parte finanziaria di quest'azienda, perchè io dico: una delle due: o questo servizio noi lo conside-

riamo come un'azienda industriale ed allora dobbiamo domandare che dia un reddito anche indipendente dai vantaggi che può fornire all'economia nazionale; o noi non ci preoccupiamo del lato industriale, lasciando che la ferrovia renda ciò che può rendere e allora dobbiamo almeno seguire e assicurarci un altro obiettivo, quello cioè che sia veramente tramite per l'incremento dell'industria e del commercio del paese. Ma noi, col nostro sistema, non raggiungiamo nè l'uno nè l'altro obiettivo.

Dimostrato il pessimo servizio tanto delle merci quanto dei viaggiatori, dirò due parole semplicemente per dimostrare che non meglio va l'azienda finanziaria.

Abbiamo come prodotto lordo nel 1905-906 389 milioni; nel 1906-907, 424 milioni; nel 1907-908, 449 milioni e nel preventivo del 1908-909, 470 milioni.

Tolte tutte le spese, il reddito per il tesoro fu nel 1905-906 di 68 milioni; nel 1906-1907 (quello di cui c'è questa relazione del Bianchi) di 51 milioni; nel 1907-908 di 48 milioni, e nel 1908-909 è preventivata in 47 milioni. Dunque da 68 si va a 47, mentre il prodotto da 389 milioni va a 470 milioni.

Ora, in qualunque azienda, col crescere del prodotto lordo aumenta naturalmente l'utile netto, perchè si capisce che ci sono tutte le spese fisse dell'azienda: dunque tutto il dippiù del lavoro va a titolo di beneficio, non più gravato di spese. Ad onta di questo abbiamo invece che l'aumento della spesa supera di gran lunga l'aumento avvenuto nell'entrata.

Di più, questa rendita di 50,771,000 oltre ad essere destinata a scomparire prestissimo, è anche una rendita fittizia, poichè, come si nota a pagina sei della relazione (e me lo insegna il competentissimo collega Rubini) nei servizi ferroviari vennero prelevati dal fondo di riserva dieci milioni e mezzo, dei quali soltanto 2,400,000 sono giustificati, perchè sono carichi che riguardano la gestione precedente, ma tutto il resto, compreso l'aumento del prezzo del carbone, dovrebbe essere segnato non tra le spese patrimoniali, ma attribuito all'esercizio in corso.

Vennero poi addebitati al conto patrimoniale altri sette milioni; insomma sono per lo meno circa diciotto milioni, dei quali tre, circa, sono giustificati, gli altri andrebbero assegnati alle spese di esercizio.

La somma dunque di 50,771,000 si riduce a 35,445,000 ed il reddito netto scende all'8.31 per cento. E notate che la stessa relazione Bianchi ammette, a pagina dieci, che il valore delle nostre ferrovie è di milioni 5,656 che egli fa fruttare al 3.50 per cento.

Ma noi non abbiamo ancora debiti sui quali paghiamo il 3.50; abbiamo la rendita pubblica che paga il 3.75 ed altri oneri che pagano il 4 ed anche forse più.

Ma anche ammettendo il 3.75, sono 212 milioni di interessi che noi paghiamo. Ne prendiamo 130 (accettando le cifre della Direzione generale sulle quali ci sarebbe molto da dire), ne restano 85 che buttiamo via, che non vengono pagati da chi si serve delle ferrovie, ma appartengono ai contribuenti, sono pagati dall'insieme della nazione per servire alla propria economia, all'incremento dei propri traffici.

Ma fossero 100, questi milioni, fossero anche duecento, nessuno troverebbe nulla da ridire purchè il miglioramento dell'economia nazionale fosse raggiunto.

Dunque male va il servizio merci, male il servizio viaggiatori, male la parte finanziaria. Di chi la colpa? Secondo me (credo che, a un dipresso, tutti siano di questo avviso) la colpa è del sistema sbagliato prima di tutto nell'impianto, perchè il nostro sistema fu copiato dalla Germania senza badare che mentre in Germania queste unità compartimentali corrispondono a vere unità d'industria e di commercio, perchè corrispondono agli antichi Stati che formavano la Confederazione germanica, qui in Italia questa suddivisione in Direzioni compartimentali è stata del tutto fittizia: inoltre, piano piano la Direzione ha assorbito a sè molte delle funzioni che avrebbero dovuto essere demandate a questi enti locali i quali non restano più che come trasmissori di carte e costituiscono un inceppamento al movimento del traffico.

Tra le anomalie che si verificano nelle nostre ferrovie ne ho dimenticata una che è tipica. Se io prendo un biglietto semplice da Roma a Milano e poi da Milano un biglietto per Roma, spendo meno che prendendo un biglietto di andata e ritorno Roma-Milano. Ora è onesto questo? È giusto che un viaggiatore che prende un biglietto di andata e ritorno, col rischio di pagare prezzo doppio se perde il suo biglietto o se non effettua la corsa di ritorno entro il termine stabilito, debba vedere vicino a sè un altro

viaggiatore che col biglietto a corsa semplice abbia pagato meno della metà?

Ora io mi domando, se queste non sono incongruenze intollerabili in un paese semplicemente retto da norme civili?

Questo è dovuto alla buonissima iniziativa presa dalla Direzione generale di diminuire il prezzo dei biglietti quanto più aumentava la lunghezza del percorso; e sta bene, ma nel momento in cui attuava questa riforma, bisognava che essa mettesse in relazione il prezzo dei biglietti di andata e ritorno col diminuito prezzo del biglietto ordinario.

E se non avevate il modo o il tempo di stabilire questa correlazione, dovevate ritirare questi biglietti di andata e ritorno, e quando il viaggiatore ve li richiedeva rispondergli: non ve li possiamo dare, perchè vi costerebbe più il biglietto di andata e ritorno che i biglietti ordinari.

Anche questa è un'incongruenza che è in armonia perfetta con tutto il rimanente funzionamento delle nostre ferrovie.

LEALI. È una mezza ladreria questa.

GUCCI-BOSCHI. Si dice che tutto ciò è da attribuire principalmente all'origine che ha avuto il direttore generale, il quale si è basato sulla fiducia e sull'appoggio dei ferrovieri del basso personale per rendere intangibile la sua posizione.

Questo il paese lo dice, il ministro dei lavori pubblici naturalmente mi dirà il contrario, ma io esprimo la mia opinione che è condivisa da tutto il paese.

Quando si vede che il basso personale si rivolge direttamente alla direzione generale e la direzione generale risponde direttamente, si capisce tutto l'esautoramento che hanno gli altri organi che dovrebbero tenere a posto il basso personale, esautoramento degli ispettori e di tutti, perchè nessuno può sottrarsi a certe impressioni. Perchè si capisce, sia che la direzione generale riceva direttamente il basso personale, sia che condoni sempre tutte le multe e punizioni che sono state predisposte dagli altri organi, in qualunque modo esautorano sempre i superiori di fronte agli inferiori.

Ora io domando se questo è un criterio che renda possibile l'andamento di una azienda.

Perchè se si vuol fare il socialismo ferroviario, lo si faccia pure, ma si dia ai ferrovieri l'egemonia totale, almeno noi potremo dire: sono loro che comandano.

Ma oggi si lascia la responsabilità del

comando agli altri, mentre in sostanza sono essi che si impongono, sono essi i padroni delle nostre ferrovie.

Questo è uno stato di cose assolutamente intollerabile.

Ma, si diceva, non si può sacrificare il direttore generale perchè si andrebbe incontro ad uno sciopero ferroviario.

Io prima di tutto questa paura non l'avrei, perchè lo sciopero ferroviario sarebbe dal paese tollerato molto meglio che uno stato cronico di cattivo andamento come quello che oggi si è deplorato, perchè il paese comprende molto meglio di quello che non si pensi quale è il suo vero interesse e sa che sarebbe meglio affrontare una crisi temporanea anzichè abbandonarsi ad uno stato deplorabile di assoluta sfiducia e di assoluta cronicità nel male.

È stato detto che il disastro di Acquabella è dovuto al fatto di uno scambista che era ubriaco. Ora io faccio una domanda: se un ispettore trova uno scambista ubriaco, può rimuoverlo? Io vi rispondo di no. Può semplicemente fargli un rapporto, che deve essere mandato al capo dell'Ispettorato, che lo rimette al capo del personale, il quale sente le difese del ferroviere. Ed il vero processo in fondo non si fa al ferroviere, ma a chi ha proposto timidamente questa punizione, la quale viene 99 volte su 100 revocata. Dimodo che il basso personale naturalmente vive e si fa beffe del personale che dovrebbe sorvegliarlo, si ubriaca ed intanto i treni vanno...

LEALI. Al macello! (*Si ride*).

GUCCI-BOSCHI. E per non aggiungere altro del mio leggerò un brano di un giornale non sospetto, la repubblicana *Ragione* di Roma: « Il personale è molto, è sin troppo; ma non rende quanto dovrebbe e potrebbe. È personale inadatto alle sue funzioni oppure pone poco amore e poco zelo nel disimpegno delle sue funzioni? forse un poco l'una, un po' l'altra di queste ragioni.

« Il paese è solo concorde in un punto (vedete che qui sono d'accordo con i repubblicani) sul quale convengono tutti di ogni classe e di ogni partito, nel lamentarsi aspramente del personale. Il pubblico sarà esigente e talvolta anche esagerato, sia pure; ma certo è che chi ha viaggiato sulle ferrovie della vicina Svizzera, regolarissime negli orari, nonostante le difficoltà delle linee completamente montuose, e confronta la gentilezza dei modi del personale, dal capo stazione all'ultimo facchino, e li con-

fronta coi modi arroganti, strafottenti (la parola non è mia); insolenti di gran parte del nostro personale, non è certo tratto a simpatia verso questo; verità dolorosa, amara, ma che sarebbe ipocrisia tacere».

Ora io dico: nessuno al mondo è necessario. Le lodi del direttore generale ci sono state cantate qui molte volte. Io non posso che lodarmi della gentilezza del direttore generale e non ho la più lontana ragione di querimonia contro di lui. Io non ho mai posseduto azioni sulle ferrovie private e quindi non ho nessuna ragione di desiderare un eventuale ritorno all'esercizio privato, al quale non posso in nessun caso essere favorevole. Soltanto dico che se le ferrovie devono essere esercitate dallo Stato, debbono esserlo come si deve. Questa è l'unica cosa che io desidero.

Ripeto: che il direttore generale sia al suo posto nessuno in Italia lo affermerà, tranne il ministro dei lavori pubblici (*Commenti*). Che il ministro dei lavori pubblici possa oggi assumersi la responsabilità di cambiamenti così gravi, anch'io credo di no. Quello che io credo necessario, indiscutibile ed indilazionabile è la nomina di una Commissione di inchiesta o che alla Commissione di vigilanza già nominata si attribuiscono poteri di inchiesta e che a questa Commissione si imponga il termine di tre mesi per riferire alla Camera quali sono le cause prossime e remote dell'attuale anarchia e quali i rimedi per potersi incamminare verso un ottimo servizio ferroviario. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

LEALI. Non si può accettare l'inchiesta: è troppo pericolosa!

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro per presentare alcuni disegni di legge.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Mi onoro di presentare alla Camera due note di variazioni agli stati di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1908-909, del Ministero del tesoro e del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Mi onoro pure di presentare il disegno di legge per maggiore assegnazione di lire 1,230,000 sul fondo stanziato per la costruzione del nuovo edificio della Regia Zecca.

Prego che quest'ultimo disegno di legge sia dichiarato di urgenza e deferito alla

Giunta generale del bilancio, che si è già occupata di questo argomento.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione del disegno di legge per maggiore assegnazione di lire 1,230,000 sul fondo stanziato per la costruzione del nuovo edificio della Regia Zecca.

L'onorevole ministro del tesoro chiede che questo disegno di legge sia dichiarato di urgenza e trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

(*Così è stabilito*).

Do pure atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di due note di variazione agli stati di previsione della spesa, per l'esercizio finanziario 1908-909, del Ministero del tesoro e di quello di agricoltura, industria e commercio, che saranno pure trasmesse alla Giunta generale del bilancio, se non vi sono osservazioni in contrario.

(*Così è stabilito*).

Si riprende lo svolgimento delle interpellanze.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Antolisei per svolgere la seguente interpellanza ai ministri dei lavori pubblici e dell'interno «Sul delitto commesso nella notte dal 19 al 20 dicembre 1907, nel treno diretto 606 Roma-Ancona e sui provvedimenti presi».

ANTOLISEI. Onorevoli colleghi! Io non intendo di allargare i brevi limiti di quella che fu una interrogazione e che ora è divenuta interpellanza e non coglierò questa occasione per pronunciare una fiera ed eccessiva requisitoria contro l'amministrazione ferroviaria.

L'assassinio dell'ingegnere Arvedi può dar luogo a considerazioni, le quali hanno una vita propria indipendente da quanto si riferisce all'andamento generale del servizio delle ferrovie.

Delitti come quello di cui il povero Arvedi è rimasto vittima, non sono nuovi negli annali della delinquenza; ne sono avvenuti e probabilmente ne avverranno. E molte volte ad impedirli nessuna vigilanza e nessuna cautela può esercitarsi efficacemente.

Il che, è facile intendere, non esonera

l'Amministrazione dall'obbligo di adottare tutti quei provvedimenti che possono contribuire alla maggiore sicurezza dei viaggiatori.

Ora è certo che se c'è una linea in Italia, la quale, specialmente nei treni di notte, manchi dei servizi di controllo e di vigilanza, questa è precisamente la linea Roma-Ancona.

Non vi erano prima dell'assassinio; non vi sono oggi. E badate che essa ha tutte le qualità per essere un terreno sfruttabile dalla delinquenza: pendenze ripide, dove i treni devono procedere lentissimamente; piccolissimo numero di stazioni importanti; poca affluenza di viaggiatori.

Non appena avvenuta l'uccisione dell'ingegnere Arvedi, fu pubblicato dai giornali che la Direzione generale delle ferrovie aveva presentata una serie di proposte dirette appunto a migliorare le condizioni di sicurezza dei viaggiatori.

Dove sono andate a finire? Sono state presentate o si sono perdute nei cassetti di qualche funzionario?

Dalla cortesia dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici attendo una risposta a queste mie domande.

Il triste episodio dell'Arvedi ha profondamente preoccupato l'opinione pubblica, perchè, più che un fatto isolato, esso sembrò l'indice rappresentativo d'uno stato di cose in contrasto assoluto con un regolare andamento del servizio ferroviario.

Ma la preoccupazione divenne anche maggiore, e qui mi rivolgo all'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, per il modo con cui furono condotte le indagini per la ricerca dell'autore del delitto.

Io non credo che in materia così dolorosa possano cercarsi argomenti per ridere; ma certo è che è giocondo il pensare a tutto quello che si è fatto, che si è fantasticato e che si è organizzato dalle autorità.

Lasciamo andare che solo il caso ha voluto che alla stazione di Foligno il cadavere del povero Arvedi testimoniassero l'uccisione avvenuta.

Ma che dire di quel capo stazione che in tanto grave momento non seppe o non volle far nulla?

L'onorevole Gucci-Boschi ha portato successivamente nelle indagini un contributo personale non dispregevole.

Ma quanto più efficace sarebbe esso riuscito, se il capo stazione non avesse creduto di restringere l'opera sua a far distaccare

la carrozza, dove era avvenuto l'assassinio, e far proseguire treno e viaggiatori per la loro destinazione?

Quanta minore oscurità avremmo intorno a questo delitto se si fosse subito interrogati e viaggiatori e personale del treno?

Ma è anche peggio quello che si è verificato dopo. Immediatamente, appena cominciate le indagini, si delineò l'immane conflitto fra l'autorità di pubblica sicurezza e i carabinieri.

Le due autorità hanno proceduto ciascuna per conto proprio; e l'azione dell'una si è svolta in contrasto dell'opera dell'altra con grande consolazione certo del delinquente, ma con poca soddisfazione del pubblico onesto.

Non iscenderò a particolari; l'amico mio Cavagnari vi dirà forse che, in questa faccenda, i più intelligenti sono stati i porci di Toano, che hanno almeno saputo ritrovare i panni dell'ucciso. (*Commenti*). Povera polizia scientifica, *enfoncee* completamente dal fiuto delle bestie!

Questo dico: che non è la prima volta che un tale dissidio porta serie conseguenze. I fatti di Napoli li conosciamo tutti: sono storia recente e storia vergognosa.

Ora, la mia interpellanza era rivolta appunto al ministro dell'interno, perchè gli onesti potessero essere rassicurati. È necessario portare un rimedio a questo gravissimo inconveniente: è necessario eliminare questo dualismo che esiste e che è (non giova dissimularselo) la causa principale per la quale tanti delitti restano impuniti.

Perciò, onorevole sottosegretario per l'interno, io attendo da lei una parola rassicurante, una parola la quale dica che il Governo vuole assolutamente che il dissidio sparisca nell'interesse della difesa sociale. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Cavagnari ha facoltà di svolgere la sua interpellanza ai ministri dei lavori pubblici e dell'interno « per sapere come avvenga che sulle ferrovie italiane sia possibile consumare a tutto agio indisturbati delitti come quello onde fu vittima il povero ingegnere Arvedi lungo la linea Roma-Ancona, e quali provvedimenti intendano prendere a maggior garanzia dei viaggiatori ».

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, io (credo che la notizia non vi sarà sgradita) seguirò le orme del mio collega ed amico Antolisei: perchè la ragione del mio dire

deriva da una interrogazione che, per comodo di discussione e per desiderio del Governo, fu convertita in interpellanza. Sicchè io non potrò entrare nella discussione, nella diagnosi acuta, esatta, che ha fatto il collega Gucci-Boschi, dell'andamento del nostro servizio ferroviario.

Per verità, mi sono quasi allietato (se fosse lecito allietarsi delle disgrazie del nostro paese) d'aver trovato nel discorso dell'onorevole Gucci-Boschi un po' di ragione a tutto quanto ho detto intorno al servizio delle nostre ferrovie.

Io non avrei desiderato di meglio, per l'affetto che ho per il mio paese, che di essere smentito; ma purtroppo i fatti mi hanno dato ragione, e me ne dolgo. Sicchè, risovvenendomi di una proposta che io aveva fatta quando si discuteva il disegno di legge sull'esercizio ferroviario, mi associo alle conclusioni del collega Gucci-Boschi in quanto domanda che una inchiesta rigida e severa indagli a fondo le cause di tanti mali e venga a proporre al Governo ed al Parlamento i rimedi.

Ma rettifico che inutilmente domando per mio conto ciò che noi già abbiamo. Nella legge votata per l'ordinamento delle nostre ferrovie, contemplando appunto questa situazione di cose, o meglio essendosi Parlamento e Governo a questo riguardo compenetrati della necessità che tutti gli enti che andiamo creando in forma autonoma siano soggetti, appunto per questa loro autonomia, ad un controllo serio ed assiduo del Parlamento, la Camera introdusse la istituzione di una Commissione parlamentare (sono i precisi termini) col compito di vigilare sull'andamento dell'amministrazione ferroviaria e di segnalare (notate, onorevoli colleghi, e lo noti anche il Governo, per il motivo che dirò tra poco) di segnalare al Parlamento ed al Governo i bisogni e le eventuali deficienze del servizio.

Io ho creduto bene di richiamare, non a caso, questo punto all'attenzione dei colleghi perchè mi è parso che per l'aria ci fosse una specie di nube che spero sarà dissipata, nube la quale risente del carattere troppo profondo ed indipendente della propria autonomia, in chi ne ha la funzione, perchè vorrebbe quasi ribellarsi ad ogni azione di controllo. Ed io ho fiducia che il Governo su questo punto non cederà, perchè questo sarebbe una menomazione dei diritti e dei doveri del Parlamento. Sicchè noi stiamo in attesa della risoluzione

delle trattative che si sono annunziate, sperando che queste risoluzioni avvengano nel modo da noi desiderato. Dico da noi in quanto rispecchiamo il sentimento interpretativo della legge, in quanto rispecchiamo il sentimento nazionale, il quale vuole che alle spese corrispondano i servizi e che ciò che il contribuente italiano paga sia bene impiegato e si risolva in altrettanto profitto per l'economia del paese.

Scusatemi, onorevoli colleghi, di questa specie di digressione, che non mi sarebbe stata consentita dai termini precisi della mia interrogazione, convertita in interpellanza, e lasciate ancora che vi dica pochissime cose intorno ai motivi precisi, tassativi, determinati che quella interrogazione o interpellanza mi hanno mosso a presentare.

Già l'onorevole mio amico Antolisei vi ha detto che qualche cosa avrei annunziato e vi annunzierò. Però, prima di arrivare a questo punto, vi dirò subito che io era stato quasi mosso da un sentimento umanitario verso questo personale che oggi sarebbe oggetto delle nostre critiche.

Io ho avuto un pensiero resipiscente, dirò così, ed ho considerato: di fronte a queste requisitorie, pur meritate, io posso, con l'animo mio piuttosto dolce e mite (*Si ride*) ed incline a sentimenti di pace, seguire su questo terreno di protesta?

Ed è perciò che vi fu un momento in cui io ho detto: siccome, se tutto questo personale ferroviario non raggiunge i fini, ai quali lo abbiamo destinato, è quasi certo che ciò non dipende da malevolenza e da dolo, non si potrebbe pensare ad alleggerire un poco questo suo servizio?

E perchè voi obbligate questo personale di controllo a girare lungo i corridoi dei vagoni, a cercare i viaggiatori per fare il controllo dei biglietti? Non si potrebbe, invece, invertire l'onere ed obbligare i signori viaggiatori ad andare essi in un compartimento speciale, dove io vorrei alloggiare comodamente questa gente, per assoggettarsi al controllo, mettendo delle multe a coloro che non si facessero controllare o bucare il biglietto? (*Si ride*).

E non lo dico a caso. E sapete perchè? (*Interruzioni*). Il mondo è pieno di malizia purtroppo. Ed io ho attinto questa convinzione da una comunicazione di giornali che mi ha fatto un ottimo nostro collega in questi giorni.

Io ho voluto rileggere tutto quanto

avevo già letto in quei momenti, quando il doloroso fatto è avvenuto, perchè delle cose tristi io cerco di serbare memoria meno che posso; e quindi tutti questi dettagli non erano consegnati validamente nella mia memoria.

Sicchè da questa rilettura, che ho fatto per richiamarmi alla memoria come il fatto era accaduto, ho appreso questo. Io non partecipo, lo dichiaro apertamente, a questo giudizio temerario; ma i maldicenti, coloro che dappertutto vedono il dolo, hanno creduto di mettere in rapporto il mancato controllo, in quella notte, di quel vagone, col fatto così come è accaduto; e sapete che cosa hanno detto? Hanno detto: ma come, succede un fatto di questo genere, in un vagone che è di quelli comunicanti e nessuno se ne accorge ed il reato si è potuto compiere senz'altro, e l'uomo sinistro che lo commette ha tutto l'agio di potersi impadronire di soprabiti, di plaid, di cappelli e d'altro? Qualcuno con malizia ha creduto che quel soprabito, quel cappello abbiano servito per coprire, (forse con una copertura più leggera e più comoda) abbiano giovato a nascondere le tracce di quel reato, intorno al quale, bisogna dire con una sapienza negativa che non consola, si sono affacciate anche le menti della nostra polizia scientifica!

DE ANDREIS. Non hanno fatto molta fatica!

CAVAGNARI. Sicchè non solo questa mancanza di controllo dava agio a questa congettura, ma questo poter racimolare soprabiti ed altro ha fatto anche pensare e dire che coloro, (uso più volentieri il plurale) che hanno commesso questo delitto, avessero uno speciale possesso di scena; questo per quel che apparisce. (*Interruzione*).

Parlo chiaro. Ma ciò che non ha saputo fare e non saprà fare il servizio ferroviario, fino a che non saranno modificate queste incombenze per allargare il suo compito, non ha saputo fare nemmeno la polizia scientifica. Sentite: anche qui io ho riportato una impressione... E come l'ho riportata?

Consentitemi di dirlo: da questi fogli, da queste narrazioni di tanti particolari che debbo premettere sono sempre precedute da dichiarazioni, le quali affermano che la polizia, quantunque interrogata, si è mantenuta nelle debite riserve, che non vuol dir niente, che tace, che è muta; ma all'incontro voi vedete poi tracciati dettagli particola-

reggiati, ogni minuto dettaglio. Tanto che non si sa al giorno di oggi se le istruttorie penali si facciano più per mettersi in evidenza comunicando qua e là tutti i particolari di ciò che si va facendo giornalmente, o non sieno intese seriamente alla scoperta del reato.

Sono fatti che io cito, onorevoli signori, e non parole. Sentite: voi ricorderete meglio di me tutti i particolari che ogni giorno uscivano come comunicati, i quali facevano lodi del delegato B, dell'ispettore C, del questore A, dell'incaricato S; insomma tutte lodi che ho supposto sieno consegnate in questi fogli che si stampano giornalmente, perchè credo vi sia l'abitudine di tenerle a corredo delle promozioni. Falso indirizzo, perchè non mi pare proprio che sieno là se non ad attestare la più supina inintelligenza. (*Si ride*).

Per esempio, vedete, io leggevo un giorno che il solito tenente X appariva in preda ad una fervida agitazione. Altri suoi colleghi non negavano che qualche prossimo, inatteso avvenimento avrebbe facilitata la scoperta del colpevole.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Dove era scritto?

CAVAGNARI. Su un giornale. Sono comunicati: non li ha mandati in via ufficiale, si capisce!

Ora io vorrei occuparmi anche della salute di questo tenente. È gente che si affatica su e giù per quella linea; hanno assediato ripetutamente Boschi. (*Interruzioni*). Ho sentito che hanno assediato Boschi; e poi che cosa è risultato da tutto questo assedio? Nulla! Ma la fatica l'hanno fatta! Dunque noi raccomandiamo a questa gente di faticare meno, di usarsi un poco di riguardo, onorevole sottosegretario di Stato, o altrimenti bisognerà pensare a stabilire un ufficio sanitario che misuri meglio le ore di lavoro, perchè noi non vogliamo essere responsabili di eventuali conseguenze.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Ma lei deve lodare i funzionari che si affaticano!

CAVAGNARI. Bisogna però che non si affatichino troppo. (*Risa*).

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Ma non è così che si fanno le discussioni.

CAVAGNARI. Quello che dico, lo dico bene. Poichè la polizia scientifica ha dato la prova la più lampante e meridiana di

una insipienza colossale; non ha rispettato nemmeno le tombe! (*Commenti*).

Mi lasci dire che io sono completamente obiettivo.

Io, onorevole sottosegretario di Stato, non voglio diventare nè prefetto, nè questore (*Si ride*) e tanto meno mi sento attratto dal banco del Governo! Io compio il mio dovere e manifesto le mie impressioni così, come le ho avute, obiettivamente e senza preconcetti.

Vorrete anche dirmi che la polizia ha fatto tutto il suo dovere, parlo di quello intellettuale, perchè quello materiale di camminare l'ha fatto certamente? Vedete che cosa è riuscita a fare, a ficcare una cambiale di 150 lire nel cassone di certa famiglia Fidenzi per poter dire che costoro dovevano certamente aver avuto rapporti con l'assassino! Ripeto: è risultato che quella cambiale fu collocata in quel cassone da questa gente.

Un'altra osservazione: il povero Arvedi aveva famiglia, e ciò nonostante si è pubblicato sui giornali che si sono fatte investigazioni in tutti quei bei luoghi di divertimento per vedere se la femmina fosse immischiata in questo brutto affare. Bel servizio hanno reso alla memoria del morto e alla sua famiglia!

Poi tutti i giorni si è arrestato qualcuno! Si è detto e stampato che si avevano gli elementi, gli estremi della colpevolezza, ma all'indomani buio pesto.

Volete dunque che io non dica che la vostra polizia, o, dirò meglio, la nostra, cerca più di giovare ai propri interessi, che non a quelli della giustizia? Ma questo sistema serve, secondo me, più che a scoprire, ad allontanare le tracce dei colpevoli.

Questa è la mia persuasione, ed è per questa persuasione che mi rincresce di non poter dare un voto di plauso al Governo, è per questa persuasione che son costretto a non risparmiargli un voto di biasimo. Era rinata in me un po' di fiducia perchè avevo letto che si iniziava una specie di polizia scientifica, un qualche cosa, come una nuova scoperta, la risoluzione quasi della quadratura del circolo. (*Interruzioni*). (Non è dato a tutti di essere versati in certe materie). Sentendo parlare di polizia scientifica ho pensato che si sarebbe potuti riuscire a qualche cosa.

Dalle prime notizie confuse ho creduto che alla polizia scientifica fosse dovuta

quella scoperta, la quale doveva mettere sulle tracce dell'assassino la polizia giudiziaria; ma ho dovuto perdere anche queste illusioni.

Sentite che cosa dice Vincenzo Fidenzi, contadinello: «Domenica stavo a guardia dei miei animali (*Si ride*)...uno si cacciò in quel buco e cominciò a raspere con le zampe e a grugnire, affondando il muso; mi avvicinai e vidi una pietra e sotto di essa un soprabito scuro...» (*Si ride*).

Ecco i risultati delle indagini; ed a chi noi dobbiamo la scoperta! (*Si ride*). Mi dicono, perchè io non lo so, che all'estero si addestrino i cani per compiere questo servizio. Io non voglio far proposte, ma sono tutte cose meritevoli di esame! (*Si ride*).

Non so, potrebbe darsi che questa fosse anche una rivelazione e che quindi avanti si potesse anche fare a meno della polizia scientifica!

Non aggiungo altro, perchè intorno all'andamento dell'istruttoria parleremo meglio quando discuteremo il bilancio di grazia e giustizia e quello dell'interno. Intorno all'andamento ferroviario non ho che un augurio da farmi: che arrivi presto il giorno in cui, spossato e stanco, possa decidermi a fare l'abbandono di una materia che mi ha reso esausto di forze, e purtroppo con poco risultato.

Con queste dichiarazioni mi congedo da voi, onorevole sottosegretario di Stato, e termino il mio dire.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a queste interpellanze.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Io domando alla Camera il permesso di rispondere subito alle interpellanze che sono state rivolte al ministro dell'interno, anche perchè le medesime, originando da precise interrogazioni mosse dagli onorevoli Antolisei e Cavagnari, indicano dei fatti più specifici sui quali è bene sbarazzare il terreno della discussione.

Non ritornerò certamente alla Camera a fare la storia del fatto truce dell'ingegnere Arvedi. Come bene osservava l'onorevole Cavagnari, su questo fatto si sono dette e scritte tante cose che tornare ora a portare qui dei particolari sarebbe operativamente inutile.

Prego tuttavia la Camera di considerare in linea preliminare questo: che la polizia italiana, e parlo di essa perchè a me spe-

cialmente è demandato questo incarico, si è trovata di fronte a fatti che per loro natura recano le maggiori difficoltà ad essere scoperti.

Non farò statistiche, ma potrei dire alla Camera che gli assassini in ferrovia appartengono a quella classe di reati che più difficilmente sono scopribili, non solo in Italia, ma in tutte le nazioni.

Questa è una cosa di palmare evidenza, e non dimostrerò alla Camera che la rapidità stessa, con la quale gli assassini si allontanano dal luogo del delitto, costituisce di per sé una enorme difficoltà che altri reati non presentano. Quindi dobbiamo calcolare questo, che risulta non soltanto dalle prove statistiche, ma anche dalle cognizioni che tutti abbiamo della vita sociale del nostro paese.

Fortunatamente in Italia gli assassini in ferrovia rappresentano una percentuale abbastanza bassa, perchè, a memoria, da anni non si ricordano che quei tre o quattro fatti maggiori che comprendono un lungo periodo di tempo.

Questo non per scusare o diminuire le responsabilità che vi siano, ma se si fa questo calcolo e se si calcola ancora che le difficoltà per ottenere la cattura dell'assassino vanno anche al di là della nostra nazione, non bisogna allarmarsi di un fatto che, per quanto doloroso e truce, non presenta delle anomalie tali da determinare le critiche acerbe fatte dall'onorevole Cavagnari.

Io comprendo benissimo questo sentimento, comprendo che dinanzi alla Camera come nel paese vi sia un turbamento speciale per questo fatto; ed allorquando sento l'onorevole Cavagnari che fa delle critiche molto acerbe alla polizia italiana, sono disposto a dargli le attenuanti di questa sua, che dirò adesso, colpa, come dimostrerò in seguito. Il turbamento grande, l'orrore del fatto solleva immediatamente il desiderio intenso che il reo venga scoperto, e quando questo desiderio sacrosanto non può essere subito soddisfatto, è naturale che sorga nell'animo di chi non ha la responsabilità del Governo, ma solo della critica, il bisogno di dire: non si è fatto questo e quello, non si è saputo catturare il reo; siamo in un mondo in cui nessuno ha fatto niente, salvo passeggiare qua e là senza risultato.

Ritenga l'onorevole Cavagnari che non è questo il modo giusto e corretto di giu-

dicare di fatti avvenuti, imperocchè se l'animo suo, che ella stesso dice mite, generoso, per la perturbazione provata, per l'orrore del delitto desidera di vederlo punito, quando si tratta di giudicare delle responsabilità, bisogna abbandonare il sentimento, per quanto nobile e generoso, e stare unicamente alla stregua dei fatti.

Ora, io credo di poter affermare che, l'azione della pubblica sicurezza e dei carabinieri (che si confondono in questo caso in un'opera unica che nulla vale a negare) fu rapida, pronta ed energica, e se non ha dato immediato risultato (e dico immediato perchè non è detta forse l'ultima parola) non si può, nè vi è alcuna ragione per venire alla conclusione che nulla si sia tentato di serio, che nulla si sia fatto.

Appena avvenuto il misfatto che è oggetto dell'interrogazione degli onorevoli Cavagnari e Antolisei, la pubblica sicurezza (ed uso questa parola comprensiva la quale racchiude tutte le forze vive di coloro che sono preposti alla pubblica sicurezza in Italia) ha immediatamente fatto tutte le indagini che si presentavano necessarie, e si comprende come, di fronte allo stato delle cose che non offriva nessun mezzo positivo d'indagine, nessuna base sicura d'azione, nessuna traccia sulla quale si potesse fermare con speranza di esito soddisfacente, si comprende, dico, come queste indagini siano state rivolte a varie parti. Ogni volta che si presentava come possibile una versione o un fatto qualsiasi che poteva dare un po' di luce, circostanze e fatti erano immediatamente perseguiti e tutti i mezzi espletati per vedere se qualche cosa ne uscisse. Così si fecero le indagini le più varie in un senso e in un altro; non per irriverenza, onorevole Cavagnari, alla tomba del povero defunto, ma appunto perchè di ogni elemento la pubblica sicurezza doveva assolutamente occuparsi e preoccuparsi.

Ed è naturale che tutte queste indagini, che vennero fatte immediatamente dopo il delitto, abbiano potuto spingersi sulle tracce le più diverse partendo dalle più diverse supposizioni sulla vita dell'assassinato. Per cui, a colui che esamina così, tranquillamente, tutte le cose che si sono fatte o che si sono iniziate può parere forse che molte indagini siano state azzardate e tali anche da generar confusione; ma ammetta l'onorevole Cavagnari e ammetta la Camera che le indagini e la confusione erano generate dai fatti medesimi, perchè si com-

prende perfettamente che tutto quanto avrebbe potuto dare un raggio di luce sul delitto doveva tentarsi. Un appunto avrebbe potuto farsi qualora fosse risultato che non tutto fosse stato o iniziato o fatto o che qualche traccia non fosse stata seguita; ma allorquando si constata che qualunque via si è presentata, qualunque appiglio si è offerto alla polizia italiana per venire alla scoperta del delitto, è stato da questa come dovevasi senz'altro afferrato, mi pare che debba essere degnamente approvata ed apprezzata l'opera dei funzionari.

Quindi, onorevole Cavagnari, se lei ha convertito quest'oggi la discussione della Camera su un fatto molto grave, in una brillante conferenza la quale dimostra tutto il suo spirito, quello che gli ha valso degli altri successi nella Camera, ciò non vuol dire che il suo debba essere il criterio col quale si debbano giudicare questi fatti; perchè quando si dice nella Camera: che cosa sono queste corse per le strade fatte dai funzionari? Che cosa sono queste indagini che non hanno approdato a nulla? Queste ricerche che ci lasciano in uno stato di incertezza assoluta per cui nessuna tranquillità ne viene al pubblico? Io posso dire che ella ha perfettamente ragione di dolersi che i risultati non siano stati tali quali l'animo buono di lei e l'animo di tutti i cittadini si auguravano; ma evidentemente non è possibile che con dilleggio e con disprezzo si venga a dire alla Camera che tutto quello che si è fatto non valse nulla, perchè non vi era nessun criterio, nessun concetto, nessuna indicazione o meglio nessun indizio in tutto quanto faceva la polizia italiana.

Ritenga, onorevole Cavagnari, che quando ella mette in ridicolo la polizia scientifica, intorno alla quale dichiara di non avere nessuna competenza (e questo può valere per scusa del suo dilleggio); quando dice che i funzionari di pubblica sicurezza vanno a fare delle indagini inutili, e con la loro scuola di polizia scientifica non arrivano a nulla, ella non fa niente di bene, nè incoraggia certamente questi funzionari che pure sono benemeriti.

Quando siamo di fronte a uno di questi fatti dolorosi che turbano profondamente l'animo italiano, tutti gli animi buoni devono concorrere a quest'opera santa; tutti si devono sentire obbligati ad aiutare questa gente, questi funzionari, e l'aiuto deve essere anche morale, e deve essere rappre-

sentato da parole di conforto e d'incoraggiamento: non di dilleggio!

Non è giusto che dalla Camera italiana gente che ha lavorato seriamente, gente che ha faticato anche materialmente, si abbia una parola di disprezzo, quella parola che io sento di dover respingere vigorosamente, perchè non è degna nè di chi l'ha pronunciata nè è meritata da coloro ai quali fu diretta.

CAVAGNARI. Io non disprezzo mai!.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ma evidentemente ella ha preso in giro ed ha voluto mettere in ridicolo tutto il lavoro fatto, che pure ha la sua importanza.

Io non posso dire alla Camera, sarebbe strano che io dovessi dirlo, tutte le indagini praticate, me ne astengo per ragioni che la Camera facilmente intuirà; non posso dire tutte le indagini che si sono fatte e per le quali non potè venire neppure un raggio di luce che desse qualche affidamento, nemmeno dalla povera famiglia, alla quale è rivolta oggi con sincera commiserazione l'anima di tutta la Camera.

Io non posso neppure dire qui tutto quello che si fa; ma questo affermo alla Camera, che indagini attive, accorte, diligenti si sono fatte e si seguitano tuttavia a fare; ed io sarei felice il giorno in cui potessi dire alla Camera che si fossero ottenuti quei risultati che tutti desideriamo.

Giacchè io non posso su questi fatti riferire nulla alla Camera, voglio rispondere soltanto un'ultima parola all'accusa, se non semplicemente all'ipotesi o alla supposizione che ha fatto l'onorevole Antolisei, che vi fosse cioè un dualismo, anche altra volta accennato, tra i carabinieri e la pubblica sicurezza. Io non voglio adesso discutere di qualche fenomeno che possa manifestarsi qua e là in tutta l'Amministrazione, come fatto isolato riguardo alle direzioni di questi grandi servizi; ma io credo che questi fatti isolati non servono essenzialmente che a creare delle frasi, come quella del dissidio irreparabile, permanente, aperto tra pubblica sicurezza e carabinieri, di quelle frasi, insomma che molte volte si mettono fuori senza fondamento sicuro e concreto.

Io potrei dire: ma ella che mi accenna ad un dissidio profondo fra carabinieri e pubblica sicurezza, che sarebbe stato la causa per cui non si potè raggiungere lo scopo, a che cosa si appoggia per dimostrarlo? Quali sono i fatti concreti? qual'è

il dissidio evidente avvenuto fra i carabinieri e la pubblica sicurezza?

Io posso affermare altamente che questo dissidio non solo non sussiste, ma se vi è caso in cui tanto gli agenti della pubblica sicurezza che i carabinieri, riunirono insieme le loro fatiche, questo è il caso Arvedi.

Le ripeto, onorevole Antolisei: gli è proprio questo caso doloroso quello in cui tutti gli sforzi si sono riuniti e si sono posti insieme in un intento comune e concorde. Tanto gli uni, quanto gli altri, carabinieri e funzionari di pubblica sicurezza, mi lasci dire la Camera, compirono tutto il loro dovere, acciocchè il delitto venisse scoperto e il sentimento pubblico fosse soddisfatto e venisse calmata l'opinione pubblica profondamente turbata, dinanzi ad un delitto così efferato che ha destato il raccapriccio in tutte le anime ben nate. (*Benissimo!*)

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Due argomenti molto dolorosi sono stati trattati dall'onorevole Gucci-Boschi e dagli altri colleghi.

Il primo, quello che aveva dato occasione all'inatteso svolgimento dell'interpellanza dell'onorevole Gucci-Boschi, è precisamente il misfatto a carico del povero Arvedi. Su questo ha detto abbastanza il collega Facta; io aggiungerò solo quello che a me è stato specificamente richiesto.

L'onorevole Antolisei mi domanda: quali provvedimenti avete preso per impedire in avvenire il ripetersi di fatti simili?

Se egli conosce qualche speciale e fortunato provvedimento, lo dica, e farà piacere a tutti, renderà un grande servizio all'umanità! Per ora noi non conosciamo che i soliti mezzi in uso presso tutte le nazioni: cioè in primo luogo la sorveglianza del personale ferroviario e della pubblica sicurezza; secondo, il segnale d'allarme, che quella sera non mancava; terzo, il sistema delle vetture intercomunicanti.

Altri rimedi non sono stati trovati ed escogitati da nessuno ancora, in nessun paese del mondo. Ma, malgrado queste misure di cautela, fatti dolorosi sono avvenuti e avvengono dappertutto. Certo, non se ne potrà far colpa all'amministrazione di Stato.

Questo per l'onorevole Antolisei.

L'onorevole Gucci-Boschi aggiunge: non fu fatto il controllo dal servizio ferroviario...

DI SANT'ONOFRIO. Non si fa mai, quasi mai!

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Di Sant'Onofrio, così ben conosciuto dal personale ferroviario, non può parlare che di sé: il personale ferroviario, conoscendolo, si guarderà bene dal molestarlo con la inutile e vessatoria richiesta della tessera.

Il fatto è questo... (*Interruzioni del deputato Leali*).

Onorevole Leali, ella non può negare che il personale ferroviario conosce più di noi le persone che viaggiano, e soprattutto gli abbonati, i deputati e i senatori. Lei non può disconoscere questo! Ma questa è questione oziosa nel caso nostro; infatti, trattandosi dell'omicidio Arvedi, mi sa dire l'onorevole Gucci-Boschi perchè egli è venuto a ricordarci che non avvenne la controlloria del biglietto di quel compagno così pericoloso di viaggio? Perchè? A che cosa avrebbe condotto il controllo, a parte ora la colpa della omissione se ci fu, e a parte i provvedimenti disciplinari che devono seguire la negligenza? Ma poichè si adduce qui codesta colpa quasi a spiegazione del misfatto e della sua impunità, mi sappia egli dire a quale utile risultato potrebbe aver menato il controllo!

LEALI. Per conoscere le persone che stavano in quel vagone.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Leali dice cosa che qui dentro da niuno può essere accolta, perchè il controllore non chiede il nome e cognome, la paternità e il domicilio od altro; ma solo il biglietto, nell'interesse dell'azienda ferroviaria. E allora sapremmo appena questo di più: sapremmo che v'era una persona che aveva il biglietto dalla stazione A alla stazione B. Ma credono forse gli onorevoli colleghi che chi prepara astutamente e audacemente un misfatto, si deciderà a prendere un biglietto proprio per quella determinata stazione in cui premedita discendere dopo compiuto il misfatto? Sarebbe questa una ingenuità così straordinaria che non può venire in mente a nessuno.

Non avrebbe dunque portato a nessun utile risultato la controlloria, se fosse stata fatta puntualmente.

Ma pensate che proprio accosto a quel compartimento viaggiavano un funzionario superiore del Governo, ingegnere delle ferrovie, viaggiava un colonnello di arti-

glieria, viaggiava l'onorevole Gucci-Boschi, proprio accosto, in un vagone comunicante! E nonostante, il fatto potè consumarsi senza che alcuno di essi ne avvertisse un sentore.

Ciò dimostra che non c'è vigilanza e controlleria che tenga. I delitti quando sono bene organizzati e premeditati, e astutamente e abilmente eseguiti, troppo spesso sfuggono a qualunque cautela, ed è vano addebitarli alla mancanza di sorveglianza e di controllo.

L'onorevole Cavagnari dal suo canto, oltre quello che il collega Facta ha chiamato dilleggio, si è permessa un'ipotesi, che egli stesso ha chiamato maligna: mi associo a questo suo giudizio.

Il sospetto è enorme; e quando si giunge a portarlo con disinvoltura qui in Parlamento, non mi resta che opporgli la protesta più energica.

Voci. Quale sospetto? Quale, quale? Quello della polizia?

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. No, no! L'onorevole Cavagnari ha fatta un'allusione contro gli agenti ferroviari.

L'altro argomento doloroso ancora è stato quello trattato più a lungo dall'onorevole Gucci-Boschi, e che era coperto dalla formola vaga e generica dell'anarchia del servizio ferroviario. E forse per questo, trattandosi di anarchia, ho visto implicato nella discussione anche il collega dell'interno.

GUCCI-BOSCHI. No, no; solo a lei.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma chi poteva supporre, onorevole Gucci-Boschi, che sotto questa forma di interpellanza « Anarchia del servizio ferroviario » ella nascondesse il proposito di trattare tutta intera la questione ferroviaria; di esporre alla Camera tutta quella suppellettile di critiche, di censure, di episodi, di fattarelli raccolti dai privati e dalla stampa in due anni di esercizio di Stato? Nè credo che ella sperasse che a tutta questa materia farraginosa accumulata in un biennio, si potesse dare oggi una congrua e precisa risposta.

Intanto vediamo di precisare i termini della discussione, eliminando il vano e il superfluo; perchè, se non si elimina, nella discussione dell'analisi minuta e frammentaria si può perdere facilmente di vista la conclusione, cui la sintesi deve meglio condurre.

Per esempio, si è parlato perfino del disastro di Acquabella: ma questo fatto è oggetto di altre interrogazioni e di altre interpellanze, e non mi pare che io possa permettermi di parlarne adesso, venendo meno ai riguardi dovuti verso altri colleghi.

Si è pure parlato della relazione Bianchi, soprattutto dal punto di vista finanziario; ma la relazione Bianchi non si discute in una interpellanza... anarchica, senza che la Camera lo sappia e vi possa prender parte. È troppo alto argomento questo dell'azienda finanziaria delle ferrovie di Stato e della relazione sul secondo anno di esercizio, perchè si possa accettare di trattarlo così di straforo.

La Camera, sarà chiamata a discuterne largamente in occasione dei bilanci, ed allora sentirà il pensiero del Governo su questa relazione.

CAVAGNARI. È per colorire l'ambiente.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Oh, sì! Di colorito ne ho visto molto, ma di sostanza poca.

Si è fatto persino appello al giornalismo estero: ed io domando se tutti siano disposti a credere disinteressata in questa speciale materia la stampa estera. È una campagna che si fa contro una delle maggiori Amministrazioni dello Stato, e perciò contro lo Stato medesimo. (*Interruzioni*).

Voci. Vi abbiamo dati i milioni.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Li abbiamo dati e sta bene; bisogna adunque aspettare che si spendano. Nessuno dice che le cose vadano in modo perfetto come nel migliore dei mondi, ed ascoltiamo le critiche ed accettiamo le denunce di fatti specifici e precisati, sui quali indagheremo e porteremo il nostro giudizio: ma da questo a dire « io preferisco che cessi l'esercizio di Stato se... »

GUCCI-BOSCHI. Non ho detto questo!

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ha detto proprio così: « Io non sono avverso all'esercizio di Stato, ma se va così, è meglio abbandonarlo ».

Dunque, siccome non va come lei vuole, è meglio abbandonarlo.

GUCCI-BOSCHI. Non l'ho detto: ho detto che bisogna migliorarlo.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La logica conclusione è stata proprio questa.

GUCCI-BOSCHI. Ma le assicuro di no.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ed allora, tanto meglio!

DE FELICE-GIUFFRIDA. Ma di assassini in ferrovia se ne sono commessi anche prima, sotto le Compagnie.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ecco: prima la campagna si conduceva contro le Società per promuovere l'esercizio di Stato; ora è campagna innegabile contro l'esercizio di Stato (*Interruzione del deputato Leali*).

È vero, onorevole Leali, che abbiamo dato dei milioni. Ma ricordi pure che proprio appena assunta l'azienda ferroviaria dallo Stato, e precisamente nel 1905, la Direzione generale ha dovuto fondere in una sola azienda tre diverse amministrazioni e quattro diversi personali; con questo di peggio, che la rete Adriatica era stata spezzata a metà, metà ceduta a noi e metà tenuta dalle Meridionali, con grave intralcio di tutti i servizi! Condizione difficilissima! La Direzione generale cominciò a chiedere 1300 milioni per l'assetto di quelle reti che, oramai è noto, eransi lasciate in abbandono assolutamente deplorevole: personale non si assumeva più, materiale rotabile non si rinnovava più, impianti nuovi non si facevano, ed i mezzi di esercizio erano assolutamente all'agonia.

Ricordo che l'onorevole Carmine accettava questa richiesta, proponendo alla Camera una dotazione di 1,300 milioni, ma da spendere in 10 anni: poi, essendosi ridotto ad un periodo minore il tempo della spesa, si ridusse anche la cifra richiesta a quella di 910 milioni, che la Camera autorizzò. Ma, onorevoli colleghi, questa somma, che si riteneva necessaria pel buon andamento dei servizi, è stata già spesa?

Non è possibile che l'esercizio corrisponda alle esigenze previste da chi la spesa dispose come necessaria, finchè la spesa non sia stata fatta. In questo momento abbiamo progetti di opere nuove per 180 milioni, le quali sono in corso di esecuzione: abbiamo 314 stazioni nelle quali si sta lavorando: abbiamo binari che si stanno raddoppiando, ma che non sono ancora aperti all'esercizio che in minima parte. Orbene, malgrado tutto ciò, abbiamo già una percorrenza chilometrica, superiore a quella dell'esercizio sociale, di 16 mila chilometri, dovuta specialmente a nuovi orari, a nuovi treni. E l'onorevole Gucci-Boschi è arrivato a dire: «ma che aumento di traffico! A Genova, è diminuito il traffico delle ferrovie».

Onorevole Gucci-Boschi, mi sia lecito

domandarle: ma dove attinge ella queste notizie? Ho inteso leggere all'uopo parecchi giornali, riferire diversi ordini del giorno: ma chi può affermare in buona fede qua dentro che il traffico sia diminuito, quando abbiamo 31 milioni di aumento nel primo anno e 24 nel secondo?

CAVAGNARI. È il Consiglio comunale di Genova che nega che il porto di Genova sia aumentato.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma ella, onorevole Cavagnari, non lo crede: e, se lo crede, ce lo dirà nell'interpellanza relativa fissata per un altro giorno.

Io non metto in dubbio la sua buona fede, onorevole Cavagnari; ma dico fin da ora che le porteremo, non solo le cifre complessive degli aumenti del porto di Genova, che ella pure, onorevole Gucci-Boschi nega, ma anche le tabelle specifiche giorno per giorno; ed allora venga a negare il risultato delle cifre, quello che si è detto essere forse la sola legge uguale per tutti, anzichè una semplice opinione.

GUCCI-BOSCHI. La fonte.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La fonte? La fonte sono i nostri registri. Vuole che siano falsificati i pubblici registri per uso e consumo dell'onorevole Cavagnari?

CAVAGNARI. Non dal Governo.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Una delle gravi accuse (parlo un po' a balzelloni poichè, me lo permetta l'onorevole Gucci-Boschi, anche egli nella sua lunga serie di episodi è andato un po' balzando qua e là), una delle gravi accuse dell'onorevole Gucci-Boschi è stata questa: fu grave colpa di abolire le uniformi. E pensare che nessuno si è mai sognato di abolirle! Si è pensato solo a mutarle: e nel periodo transitorio tra il primo ed il secondo tipo, ci può essere stato, e c'è sempre nei periodi di transizione, qualche inconveniente. Ma stia tranquillo che nessuno ha mai pensato a sopprimerle!

Si è parlato dell'indisciplina del personale, e si fa colpa al Governo di avere spesso ingiustamente difeso il personale.

L'argomento è di estrema gravità e delicatezza. Bisogna pensare che tutto quello che d'ingiusto, di eccessivo e di poco misurato si dice qua dentro non solo ha ripercussione fuori, ma, invece di giovare alla disciplina, la scuote e la sovverte.

Si ha da pensare che questo benedetto personale ferroviario, al quale si dovette pur riconoscere buona parte delle pretese e dei diritti che affacciava, al quale si fu più volte molto indulgenti di impunità; questo personale, al quale dal 1902 al 1906 non si è fatto che riconoscere dei diritti, perchè proprio di diritti si è sempre parlato...

CIRMENI. E non l'avevano.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma di diritti appunto abbiamo parlato.

...Questo personale, che nel 1904 e nel 1905 pareva caduto davvero in quella anarchia che l'onorevole Gucci-Boschi deplora oggi; questo personale, baldanzoso dei diritti conquistati e dell'impunità avuta, venne naturalmente a trovarsi in uno stato di eccitamento che rende meno agevole l'osservanza rigida della disciplina... (*Interruzioni — Commenti*).

Questa è la condizione psicologica di una parte degli agenti: ma che cosa si crede? Si crede forse che si lasci correre? Che si permetta tutto?

Si sono narrati alcuni episodi, di uno che ha gridato male, di un altro che ha fatto la burletta in stazione: ma sappia l'onorevole Gucci-Boschi che ognuno di questi inconvenienti è registrato, è represso, è punito. (*Interruzioni — Commenti*).

Sarebbe miracoloso che in un personale di cento e tante mila persone non ci fossero di quelli che vengono meno al proprio dovere: ma, se per questo voi potete infilare uno dietro l'altro dieci o dodici episodi in due anni, non per questo vi è lecito dire che tutto è anarchia, e che l'anarchia sola domina un servizio che è il primo servizio pubblico del paese. (*Interruzione del deputato Gucci-Boschi*).

Appunto perchè la materia è delicata e grave, appunto per questo non debesi col silenzio coprire le colpe, nè questo io chiedo: ma occorre grande equanimità, molta prudenza prima di lanciare in pubblico fatti e accuse: occorre con molta serenità e competenza vagliare e scartare tutto ciò che non resiste alle prove di una critica seria. Perchè nuoce più alla disciplina ed al servizio, specialmente nei riguardi dei forestieri e nei riguardi internazionali, una sola voce che viene dal Parlamento e non sia misurata, anzichè tutte le critiche, anche acerbe, che si possono leggere nei giornali, o raccontare in piazza. (*Commenti*).

LEALI. Ma la cosa è vera?

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non sempre è vera. Volete vedere? Si è detto che i forestieri non viaggiano più in Italia sol perchè sono mal serviti dalle ferrovie. E si dice ciò proprio all'indomani della istituzione di un magnifico treno di lusso introdotto apposta per i forestieri, e che porta già abbondantemente i suoi frutti!

Questo sistema di recare qui come una autorità inappellabile ogni facile ed avventata narrazione di accuse contro l'andamento del servizio nostro, francamente, mi pare poco savio e prudente, certamente poco accettabile da parte nostra. (*Interruzioni — Commenti*).

Concludo. Io non ho potuto registrare esattamente tutte le particolareggiate denunzie, tutte le critiche dettagliate qui portate oggi inopinatamente dall'onorevole Gucci-Boschi; non mi è stato possibile, malgrado tutto il mio buon volere. Ma la sua requisitoria sarà stampata: la leggeremo nei verbali della Camera.

Ebbene, io prendo impegno che esaminerò e farò severamente, minutamente esaminare tutti i fatti anche lievi che egli ha esposto, e confido di potergli dimostrare che non senza leggerezza egli li ha raccolti. (*Commenti*).

Mi dorrebbe molto se anche in parte quelle accuse fossero fondate; ma, in ogni caso, non mancano nelle nostre leggi e nei regolamenti i mezzi di provvedere. E si provvederà ove occorra.

Non alludo ad inchieste, perchè di inchieste non si può parlare in tema di interpellanze, e molto meno senza provati e gravi motivi che le autorizzino: ma indagini serie ed esaurienti saranno compiute. Dalle quali io mi auguro che l'accusa di anarchia-risulti del tutto infondata, od almeno profondamente attenuata, in modo che nessuno di noi abbia a pentirsi di aver voluto l'esercizio di Stato. (*Commenti*).

PRESIDENTE. L'onorevole Gucci-Boschi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GUCCI-BOSCHI. Non mi attendevo risposta diversa dall'onorevole sottosegretario di Stato e dichiaro che sono agli antipodi della soddisfazione. (*ilarità*). La sua difesa è da avvocato abilissimo, ma disgraziatamente questa volta è applicata ad una cattiva causa.

L'onorevole sottosegretario di Stato dice che noi ci siamo lamentati, perchè il perso-

nale ferroviario non abbia controllato quel famoso treno; (ciò io, del resto, ho considerato come uno degli ultimi episodi nella mia interpellanza); quasi che chiunque non possa, naturalmente, con un semplice ragionamento, dire che, se qualche controllore fosse andato, avrebbe potuto dichiarare intanto quanti viaggiatori vi erano in quella carrozza e suffragare l'affermazione di noi poveri viaggiatori che dicevamo che lì c'erano due viaggiatori. Perchè i ferrovieri credevano che il povero ucciso si fosse suicidato, mentre aveva un pugnale piantato nell'occhio. Essi avevano avanzato perfino questa ipotesi e fu solo quando noi dicemmo che da Roma erano partiti due viaggiatori, che i ferrovieri si convinsero trattarsi di assassinio.

Ora io dico: era un treno fantasma quello? Non aveva nessuna scorta di personale? Dove è salito questo individuo? Ma!... Che biglietto aveva? Ma!... Circa la natura del biglietto si capisce benissimo quello che abilmente ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato: che, cioè, uno che voleva compiere il delitto, non prendeva un biglietto per il luogo dove avrebbe poi effettuato la sua discesa. Si capisce benissimo, ma si capisce anche che qualche lume, qualche indagine in un delitto così mostruoso avrebbe potuto portare la luce; mentre oggi abbiamo il buio pesto. Ed anche in questo noi avremo un *record* per le ferrovie di Stato.

Avremo il *record* del primo delitto che sia successo in ferrovia, nel quale, se domani avviene il processo, i ferrovieri non sarebbero neppure disturbati per venire a testimoniare, perchè non hanno veduto niente e non hanno saputo niente, da che parte è sceso il presunto colpevole, da che parte è andato; insomma nulla, perchè quello era un treno che viaggiava senza nessuna scorta.

Ma questa, ripeto, è una mancanza lievissima, se si vuole, per i ferrovieri; mentre trovo essere mancanza più grave per la Direzione generale che li difende. E non trovo neanche molto simpatico che il ministro dei lavori pubblici venga a sostenere anche questa assurdità, perchè per me è una assurdità.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Quale?

GUCCI-BOSCHI. Quella che i ferrovieri non dovessero fare il controllo.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non ho detto questo.

GUCCI-BOSCHI. E noti l'onorevole sottosegretario di Stato che durante le fermate a Orte e a Terni c'era tempo per fare il controllo, non ad una sola vettura, ma a tutte le vetture del treno.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Ma questo sarebbe anche accaduto senza l'esercizio di Stato...

PRESIDENTE. Non interrompa, onorevole De Felice-Giuffrida!

GUCCI-BOSCHI. Io ho dichiarato che dell'affare Arvedi ne ho fatto uno degli ultimi episodi e non vi ho insistito affatto.

Ed ho dichiarato che non è da attribuire affatto a colpa delle ferrovie dello Stato, le quali non hanno un servizio regolare per molti riguardi. Il nostro servizio ferroviario è tanto inferiore non solo a quello che si pratica all'estero, ma a quello che praticavano le società private qui in Italia, che non ho bisogno di aggiungere una causa, la quale non è perfettamente giusto di attribuire al servizio di Stato.

L'onorevole sottosegretario di Stato dice che io ho citato dei fattarelli minuti. Vi saranno anche dei minuti fattarelli, che però io documenterò dal primo all'ultimo, se l'onorevole sottosegretario di Stato vorrà controllarli uno per uno. Anzi io potrei citarvene degli altri, perchè ne ho lasciati moltissimi da parte nei miei appunti. E se il pubblico mi manderà degli episodi che sono a sua conoscenza, se ne potrà fare un volume. Ma non credo che l'onorevole sottosegretario di Stato insisterà in questo desiderio.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Se sono troppi, no! (*Si ride*).

GUCCI-BOSCHI. L'onorevole sottosegretario di Stato dice che noi non dobbiamo badare a ciò che dicono i giornali esteri, perchè molte volte questi giornali sono interessati ad allontanare il transito dal nostro paese.

Ed è per questo che io mi preoccupo di non dare un giusto fondamento ai giornali come il *Times*, perchè si cita il *Times* e si cita l'autorità del professore Koch che se proprio non sono autorità in materia ferroviaria, sono tuttavia autorità da tutti riconosciute; e si capisce che appunto per ciò non si deve dare fondamento serio e giuridico alle denigrazioni che gl'interessati fanno i quali naturalmente cercano di aggravare a mille doppi gli inconvenienti che effettivamente esistono.

Tolte le cause, può anche essere che le

critiche non cessino; ma solo allora potremo dire che esse saranno senza fondamento ed il fatto a lungo andare si imporrà; ma quando, per esempio, un treno direttissimo che deve arrivare a Milano alle nove di sera, arriva invece alle 0.40, in piena notte, ed i viaggiatori non trovano più nè una vettura, nè un omnibus d'albergo e neppure i facchini per portare le loro valigie... (*Interruzioni — Commenti*) ...io domando: se ci sono degli stranieri che vengano trattati in questo modo e trovino tale ospitalità nella nostra Italia, credete voi sul serio che possano fare della propaganda fra i loro connazionali perchè vengano in Italia? No, in questo modo si allontanano tutti... (*Interruzioni*).

CIRIENI. E i furti continui sulle ferrovie non sono forse la causa più grave?

GUCCI-BOSCHI. Dice l'onorevole sottosegretario di Stato che nel 1907 avvenne una fusione tra personale di diverse origini. Sta benissimo; ma è con queste scuse che si è addormentato il paese; è per questo che il paese ha tollerato ed ha dato grandissimo peso a questi che erano inefficienti forse non tutti altamente apprezzabili, ed ha taciuto ed aspettato.

Oggi l'aspettativa è finita; e sebbene l'onorevole sottosegretario di Stato affermi che io ho portato qui dei fattarelli, dico che non so se sieno fattarelli quelli che ha accertato l'inchiesta fatta dalla Camera di commercio di Bologna e da altre sue consorelle d'Italia nel mese scorso. Di quell'inchiesta io ho riportato qui varie dichiarazioni non solo, ma ho riportato anche l'ordine del giorno nel quale è sintomatica la frase che dice che si confida che il Ministero, lasciando indietro anche persone e consessi che si sono dimostrati troppo impari alla fiducia che in loro si nutrivano, provvederà. Questo è detto in quell'ordine del giorno della Camera di commercio di Bologna e bisogna rammentarsi che Bologna non solamente *docebat*, ma *docet*. (*Si ride*).

Questi non sono fattarelli, ma questa è la voce viva ed alta del commercio e dell'industria nazionale che reclamano.

L'onorevole sottosegretario di Stato dice che si sono istituiti dei nuovi treni; sta benissimo, ma quelli che ci sono funzionano così male che temo il creare nuovi treni non basterà a neutralizzare tutti gli effetti prossimi e remoti del pessimo servizio col quale si scontentano i viaggiatori coi treni che già esistono. Io plaudirei *toto corde* alla

creazione di nuovi treni, quando quelli che ci sono funzionassero bene; ma noto che i nostri direttissimi fanno molto meno percorso di quello che facciano i treni della vicina Francia, coi quali si nota immediatamente una differenza: ciò perchè, non potendo mai i nostri treni attenersi all'orario, quest'orario si è venuto continuamente allargando.

Si sono fatte delle fermate di 25, 30 e perfino 40 minuti alle stazioni principali appunto per permettere ai treni in ritardo di riguadagnare il tempo perduto, ma tutto questo non ha giovato a nulla. E come va che con le Società private eravamo così esigenti che nel 1899 abbiamo fatta una legge che ha dichiarato contravvenzione i ritardi dei treni, quando per i treni diretti oltrepassavano venti minuti di ritardo? (*Interruzione*).

Allora si citavano i direttori generali e si facevano pagar loro mille lire di multa per ogni ritardo. (*Interruzioni — Commenti*).

Se ora si volesse mai tentare qualche cosa di simile, e lo Stato non incassasse da una parte per poi dovere sborsare dall'altra, mi sapreste dire quante e quante migliaia di lire andrebbero ad ingrossare quel fondo di dieci milioni che le ferrovie dello Stato già pagano per merci perdute od avariate?

L'onorevole sottosegretario dice che non può rispondere ad accuse, pronunciate qui *ex abrupto*. Ed in questo egli ha tutte le ragioni. Ma io non mi sognavo davvero che egli, in proposito, mi rispondesse: speravo soltanto che anche il Ministero dei lavori pubblici fosse eventualmente edotto dei lamenti di tutto il paese che reclama; che fossero giunte anche ai suoi orecchi le lamentele del paese su questo argomento.

Si capisce pure che sui piccoli fatti non intendo che risponda. Se non avessi altro che piccoli fattarelli, andrei a letto al buio. (*Si ride*).

Ma io ho fatti grossi, voci autorevolissime che rappresentano tutto il commercio nostro le quali dicono che il commercio nostro non può più soffrire a questo modo e non può a lungo accontentarsi di dichiarazioni ministeriali che sono agli antipodi col sentimento di tutto il paese.

Ora, io noto che il ministro dei lavori pubblici non ha risposto. E questo mi dà un grande conforto, sotto un certo punto di vista: perchè forse pensò, eventual-

mente, di lasciare impregiudicato il suo atteggiamento di fronte all'ordinamento delle ferrovie dello Stato.

Siccome i suoi predecessori si erano pregiudicati, e siccome l'ottimo sottosegretario di Stato è già molto avanzato su questa via (*Si ride*), il ministro deve aver pensato: è meglio ch'egli vi si inoltri ancora un po' senza che io, per ora, venga a pregiudicare la mia condotta futura.

Transeat a me calix iste: può aver detto il ministro il quale era nell'aula, e se n'è andato prima dello svolgimento della mia interpellanza. (*Viva ilarità ed interruzioni*). Questo mi dà grande affidamento; ma dichiaro che, siccome non sono per nulla soddisfatto, mi riservo di presentare una mozione, augurandomi che la Camera possa, a suo tempo, approvare l'inchiesta ch'è domandata da tutto il paese. (*Commenti animati*).

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

ANTOLISEI. La mia domanda al sottosegretario di Stato per i lavori pubblici era precisa: gli avevo domandato se si era cercato di prendere qualche provvedimento dopo l'assassinio dell'Arvedi. L'onorevole sottosegretario mi ha risposto che suggerisca io qualche provvedimento. La risposta è allegra, ma non è certamente esauriente.

Gli avevo domandato anche se non credesse di migliorare il servizio della linea Roma-Ancona; e su questo punto, il sottosegretario (che ha evitato oggi molte risposte) si è dimenticato di rispondermi.

Quindi, impossibilità in me di dichiararmi soddisfatto.

All'onorevole sottosegretario per l'interno poi dedico una notizia che raccolgo da un giornale autorevole, qual'è il *Giornale d'Italia*. (*Ilarità ed interruzioni*).

L'onorevole Facta diceva che si va in cerca di frasi, quando si parla di conflitti fra l'autorità di pubblica sicurezza ed i carabinieri. Ora io leggo precisamente questa notizia: « Un'altra grave circostanza è risultata pure in questi giorni, di dissidio fra l'autorità di pubblica sicurezza ed i carabinieri: cioè la pubblica sicurezza di Perugia aveva ordinato, appena avvenuto il delitto, una severa perquisizione nelle case dei ferrovieri (circa una trentina) che si trovano nel bosco di Toano. Tale ordine non è stato eseguito prima d'oggi; e, se pure la perquisizione si farà, ognuno può prevedere con quale risultato ».

Ecco dunque perchè io gli ho detto e gli ripeto che il conflitto esiste e che sono inutili i pannicelli caldi della sua eloquenza per nascondere un fatto che è veramente deplorabile e contro il quale tutti gli onesti debbono protestare. Quindi spero che, non per virtù delle parole mie, ma per virtù dell'opera del Governo, si cercherà di eliminare questo conflitto.

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

CAVAGNARI. Onorevoli signori del Governo, (*Si ride*) io leggevo l'altro giorno in una lettera di Paolo Costa, se non erro, che le due scuole antiche di filosofia greca (*Uuhhh!*) si differenziavano per questo, che la scuola platonica teneva molto al bel dire, mentre il discepolo Aristotile aveva seguito un'altra via, cioè quella del ben ragionare.

Io ho seguito questa seconda via, per quel poco che me ne intendo, certo per quanto mi è possibile, di ben ragionare. In quanto alla forma non ci tengo molto: non ho mai posato, non dirò ad oratore, ma nemmeno a buon parlatore e, se sono tollerato qualche volta, lo devo alla benevolenza dei miei colleghi.

Questo mi scusa un po' negli apprezzamenti che avete fatto intorno al mio dire, laddove avete interpretato o intraveduto del dileggio o disprezzo. Io non ho mai conformato l'animo mio a questo concetto: tutto ciò che ho detto l'ho appreso dalla voce pubblica, da ciò che si stampa sui giornali quotidiani; non ho aggiunto niente di mio, perchè ho raccolto i miei criteri dalle risultanze negative e purtroppo dolorosamente negative; ed i fatti si affermano più che dalle parole, da tutte queste inchieste di polizia politica, morale e scientifica, come la volete chiamare. (*Si ride*). Quindi nel mio dire lungi da me lo screditare questi servizi per quanto difettosi: amo il mio Paese e li lascio vivere un poco come sono.

D'altra parte io sono un po' fatalista e capisco che mutando troppo ci potremmo trovare anche peggio. (*Si ride*).

Però non potendo dichiararmi soddisfatto, come voi stessi comprenderete bene, mi riservo di tornare ancora una volta, se mi sarà dato, sulla questione ferroviaria, ai bilanci relativi, ed anche intorno al modo come la polizia scientifica e la polizia giudiziaria istruiscono i processi, ciò che non

è cosa nuova per me, perchè mi sono dovuto altra volta occupare di questo argomento.

Vogliate dunque prendere atto delle mie dichiarazioni, le quali confermano che nell'animo mio non v'era alcun sentimento di dilleggio e di disprezzo per nessuno. (*Benissimo!*)

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno. Prendo atto volentieri di questa sua dichiarazione.

PRESIDENTE. Le due interpellanze degli onorevoli Antolisei e Cavagnari sono esaurite.

L'onorevole Gucci-Boschi ha presentato una mozione, che contiene una proposta di inchiesta (sulla quale dirò poi il mio parere) in questi termini:

« La Camera, preoccupata dell'anormale funzionamento delle ferrovie di Stato, funzionamento che solleva vivi reclami e proteste del ceto commerciale e industriale e dei viaggiatori, delibera di conferire alla Commissione parlamentare di vigilanza delle ferrovie dello Stato l'incarico di procedere ad una inchiesta su tutti i rami del servizio ferroviario, investigando sulle cause prossime e remote dell'attuale perturbazione, e di riferire entro tre mesi alla Camera, proponendo opportuni provvedimenti allo scopo di ristabilire la regolarità del servizio ».

Qui si tratta di una mozione, che viene in seguito ad una interpellanza; e per ciò se ne è data lettura.

Ora debbo far presente alla Camera che l'articolo 125 del regolamento dice: « Dopo la lettura di una mozione, presentata a norma degli articoli 123 e 124, la Camera, udito il Governo ed il proponente, e non più di due deputati, determinerà il giorno in cui dovrà essere svolta e discussa secondo le norme del capitolo XIII ».

Questo però non vieta che tale decisione possa esser presa anche in un'altra seduta. Io però devo osservare che la mozione testè letta implicherebbe nel suo contenuto una proposta d'inchiesta parlamentare, la quale, a mio avviso, anche se con essa l'incarico dell'inchiesta venisse deferito ad una Commissione già esistente, dovrebbe seguire la procedura dell'articolo 135 del regolamento. Ma se, come credo, l'onorevole Gucci-Boschi non intende che la Camera deliberi subito, se ne riparlerà poi, e frattanto la mozione sarà pubblicata nelle forme consuete.

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

DE NOVELLIS, segretario. Dà lettura delle interrogazioni e delle interpellanze.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sulla mancanza di vagoni, pel trasporto dei carboni, nel porto di Catania.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli esteri per sapere se è vero che, per disposizione dell'autorità locale, i pescatori debbano uscire dal porto di Goletta (Tunisia) la mattina alle 5 e rientrarvi la sera alle 6 sotto pena di multa; e, nell'affermativa, se creda interporre amichevoli uffici per ottenere la revoca od il temperamento di quella disposizione, che ferisce gravemente gl'interessi dei numerosi pescatori italiani colà esercenti.

« Strigari ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'interno e di agricoltura, industria e commercio per sapere se l'applicazione della legge sul riposo festivo debba impedire la tumulazione delle salme nei cimiteri comunali alla domenica.

« Santini ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per sapere se e quando egli presenterà il promesso progetto di legge sulla istituzione delle scuole di architettura.

« De Seta ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri se e quando egli intenda di presentare alla Camera i documenti diplomatici riguardanti gli affari della penisola balcanica e del Marocco.

« Cirmeni ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, sui danni derivanti all'industria nazionale in genere e siciliana in specie dalla interpretazione del repertorio doganale per le parti di mobili conven-

zionati con l'Austria-Ungheria, le quali logicamente dovrebbero pagare il dazio che grava sui mobili stessi.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro degli affari esteri sulla necessità di un programma di pratica attuazione dell'organizzazione commerciale ed agricola della colonia del Benadir.

« De Andreis ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio e il ministro dei lavori pubblici sulle condizioni del porto di Genova.

« Guastavino ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte al loro turno; e così per le interpellanze, quando, nel termine regolamentare i ministri interessati non vi si oppongano.

Sull'ordine dei lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Propongo che la interpellanza, testè annunciata dell'onorevole De Andreis, relativa al Benadir, sia unita alle altre che si svolgeranno domani.

Non essendovi opposizioni, così rimane stabilito.

L'onorevole Pellecchi ha presentato una proposta di legge che sarà mandata agli Uffici perchè ne ammettano, se credono, la lettura.

La seduta termina alle 18.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:

Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi (409).

Modificazioni alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sulla emissione, in caso di perdita, dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari (450).

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).

Modificazioni alla circoscrizione territoriale dei mandamenti VI, VII e IX di Milano (715).

Separazione del comune di Ateleta dal mandamento di Pescocostanzo e sua aggregazione a quello di Castel di Sangro (785).

Approvazione del piano regolatore di ampliamento della città di Spezia (868).

Disposizioni sul personale del Casellario centrale penale presso il Ministero di grazia e giustizia (902).

Provvedimenti per combattere le frodi nel commercio dell'olio d'oliva (858).

Corpo nazionale dei volontari ciclisti ed automobilisti (866) (*Già approvato dal Senato*).

Per le antichità e le belle arti (584).

Votazione di ballottaggio per la nomina di un commissario di vigilanza sull'amministrazione del Fondo per il culto.

3. Svolgimento delle interpellanze sulla Somalia Italiana.

4. Discussione del disegno di legge:

Ordinamento del Benadir (745) (*Già approvato dal Senato*).

5. Svolgimento di una mozione del deputato Bissolati ed altri sul carattere laico della scuola elementare.

6. *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:

7. Per il miglioramento dei pascoli montani (539).

8. Convalidazione del Regio Decreto 1° settembre 1906, n. 503, e modificazioni al repertorio della tariffa generale dei dazi doganali (593).

9. Sovvenzioni alle masse interne dei Corpi del Regio Esercito (825).

10. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe (238).

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

12. Domanda a procedere contro il deputato Scaglione per il delitto previsto dall'articolo 105 della legge elettorale politica (275).

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

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

15. 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).

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

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

18. Mutualità scolastiche (244).

19. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

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:

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

21. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istigazione a delinquere commessa per mezzo della stampa (472).

22. Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali (171-B).

23. Modificazioni alla tariffa generale dei dazi doganali (445).

24. Disposizioni sulla navigazione interna (542).

25. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Arigò per diffamazioni ed ingiurie a mezzo della stampa (367).

26. Rinsaldamento, rimboschimento e sistemazione dei bacini montani (538).

27. Tombola telegrafica nazionale a favore dell'erigendo ospedale di Pescara (696).

28. Proroga del termine stabilito dall'articolo 6 della legge 19 dicembre 1901, n. 511, per la presentazione di un disegno di legge sul conto corrente fra il Ministero del tesoro e quello della guerra e sulle masse interne dei Corpi del regio esercito (844).

29. Riordinamento ed affitto delle Regie Terme di Montecatini (394, 394-bis-A).

30. Locazione delle zone di terreno danneggiate coi mezzi di fusione che si adoperano nelle zolfare di Sicilia (771).

31. Modificazioni alla legge del 22 luglio 1906, n. 534, sulle rivendite di private di sali e tabacchi (775).

32. Modificazioni alla legge 6 luglio 1862, n. 680, per l'ordinamento delle Camere di commercio e d'industria (682).

33. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Giovanni Curioni per ingiurie (849).

34. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Giuseppe Romano per millantato credito, falso, concussione e peculato (850).

35. Approvazione del piano generale regolatore e di ampliamento per la città di Torino (867).

36. Istituzione di una Cassa di maternità (191).

37. Modificazioni all'articolo 3 della legge 23 dicembre 1900, n. 449, concernente le norme provvisorie per la determinazione e il riparto delle sovrimposte nelle provincie in cui viene attivato il nuovo catasto (596).

38. Stanziamento della somma di lire 8,000 nella parte straordinaria di ciascuno dei bilanci 1007-908 al 1911-912 per affitto di locali in servizio della Regia Accademia di belle arti in Milano (899).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1908 — Tip. della Camera dei Deputati.