

DLX.

TORNATA DI MARTEDÌ 8 DICEMBRE 1908

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Atti vari	Pag. 24438
Disegno di legge (Presentazione):	
Proroga del termine per la commutazione delle prestazioni fondiario perpetue (ORLANDO)	24420
Interpellanze:	
Esercizio ferroviario di Stato:	
ABIGNENTE	24420
BERTOLINI, <i>ministro</i>	24437
CAVAGNARI	24433
REGGIO	24431
Interrogazioni:	
Trasporti ferroviari dei prodotti orticoli di Andria e Barletta:	
BOLOGNESE	24414
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	24413
Palazzi Farnese in Roma e in Caprarola:	
COTTAFI, <i>sottosegretario di Stato</i>	24414
LEALI	24415
SANTINI	24415
Polizia stradale:	
ASTENGO	24416
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	24416
Appalti per i lavori di Montecitorio:	
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	24416
SANTINI	24417
Rete Sicula (abbonamenti speciali):	
D'ALI	24419
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	24419
Osservazioni e proposte:	
Vice-pretore di Militello:	
CIRMENI	24409
DE FELICE-GIUFFRIDA	24411
Pozzo, <i>sottosegretario di Stato</i>	24412
Esposizione finanziaria:	
CARCANO, <i>ministro</i>	24438
Completamento di una Commissione:	
SCORCIARINI-COPPOLA	24439

Rinvio di un discorso:BERTOLINI, *ministro* Pag. 24438**Rinvio d'interrogazioni:**PRESIDENTE 24413-20
SANTINI 24420

La seduta comincia alle 14.5.

PAVIA, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.**Sul processo verbale.**

CIRMENI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Sul processo verbale?

CIRMENI. Sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIRMENI. La Camera sa che io, in sedici anni di vita parlamentare, non le ho mai portata dinanzi l'eco delle asprissime lotte e degli odi inveterati ed implacabili, che travagliano la provincia di Catania, della quale sono il più modesto rappresentante.

Partito dall'isola nei primi anni della mia giovinezza e vissuto costantemente in ambiente alto e sereno, mi è stato facile di mantenermi sempre estraneo alle violente contese locali, dalle quali, del resto, rifugono la mia indole e la mia educazione. Costretto oggi per la prima volta ad intrattenere la Camera su argomento molto increscioso ed ingrato, le chiedo venia e le prometto che la provocazione, per quanto grave, non mi farà perdere l'altissimo rispetto, che io debbo alla maestà dell'Assemblea legislativa ed a me stesso.

Ieri, me assente, l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia protestò energicamente contro il modo con cui era stata svolta un'interrogazione, che doveva essere limitata alla interpretazione di un articolo di legge; contro una manovra, come egli giustamente si espresse.

Io, mentre compio il gradito dovere di ringraziarlo, mi permetto di completare la sua definizione, dicendo che si trattava di una manovra elettorale. Ed entro senz'altro in argomento.

PRESIDENTE. Si tratta dunque di fatto personale?

CIRMENI. Di fatto personale.

PRESIDENTE. Sta bene.

CIRMENI. Lo svolgimento dell'interrogazione contiene un elogio al vicepretore...

DE FELICE-GIUFFRIDA. Chiedo di parlare.

CIRMENI. ...al vicepretore di Scordia, un tessuto di false affermazioni contro il vicepretore di Militello ed un'ingiuria al mio indirizzo.

Sottoscrivo pienamente alle lodi tributate al cavaliere Rosario Attard che, per lunghi anni, è stato degnissimo vicepretore del mandamento di Scordia; ed aggiungo che io non sono entrato per nulla nel fatto che determinò la sua dimissione. Alludo alla nomina di un secondo vicepretore, sollecitata non da me, bensì da altri, come risulta certamente al Ministero di grazia e giustizia. Dirò di più: io, che mi onoro dell'antica e costante amicizia del cavaliere Attard, la quale rimonta alla mia prima elezione politica, appena avuta notizia del doloroso incidente, mi sono affrettato ad esprimergli i migliori sentimenti, che egli mi ha amichevolmente ricambiati.

E passo al vicepretore di Militello.

Anche su questo punto debbo render grazie all'onorevole sottosegretario per la grazia e giustizia, che ha compiuto nobilmente ed efficacemente il dovere di difendere un vecchio magistrato dalle vituperevoli accuse lanciategli in quest'Aula.

Potrei analizzare tutte le accuse e smentirle categoricamente, una per una; ma, se questo facessi, abuserei della pazienza della Camera ed autorizzerei i miei nemici ad insinuare che si tratti d'una pietosa difesa fatta in famiglia e, quindi, sospetta. Preferisco, perciò, di limitarmi a ricordare pochi fatti incontrastabili, risultanti da atti ufficiali, e ad esprimere un voto.

Mi basti di ricordare che a mio fratello Tommaso nell'anno 1870, cioè trentett'anni or sono, fu offerta dal procuratore generale, commendatore Lombardo Arcieri, la nomina di pretore effettivo, con residenza di suo gradimento, e che egli declinò l'offerta, non desiderando di far carriera; che, con decreto

23 maggio 1881, cioè undici anni e sei mesi avanti che io fossi eletto, per la prima volta, deputato, fu nominato vicepretore onorario; che in questa carica, ad ogni scadenza triennale, è stato costantemente riconfermato, anche nel turbinoso periodo del vicereame Codronchi, in Sicilia, cioè, alla fine del 1897, quando io non ero deputato, e contro di me si erano scatenate tutte le furie nemiche, aiutate con molto zelo dal governo del tempo.

Quella memorabile riconferma avvenne, essendo ministro guardasigilli Giuseppe Zarnardelli e sottosegretario di Stato l'egregio nostro collega onorevole Fani. L'ultima riconferma è avvenuta il 16 dicembre 1906.

Non si tratta, dunque, di nomina e di riconferme avvenute recentemente, sotto l'influenza del fratello deputato; si tratta invece di riconferme, avvenute in un ambiente travagliato *ab immemorabili*, da violentissime lotte locali e da odii implacabili su regolari proposte dei tanti pretori, procuratori del re e procuratori generali, che si sono succeduti in così lungo periodo; si tratta di una serie di decreti, sottoposti alla firma di due sovrani da parecchi guardasigilli, provenienti dai più opposti partiti politici.

Tutto ciò basta, come bene osservò l'onorevole sottosegretario di Stato, ad escludere che vi possa essere l'ombra della verità nelle inqualificabili accuse, formulate ieri qua dentro.

Ma poichè si è osato affermare che si tratta di fatti documentati, io non ho che da esprimere un voto: che l'onorevole ministro guardasigilli accolga subito la domanda d'inchiesta, che certamente gli manderà il vicepretore di Militello, appena avuta notizia delle accuse scagliategli qui, dove egli non si poteva difendere; inchiesta larga, la quale dovrà fare piena luce sui fatti addebitatigli e sulla sua condotta di vicepretore, come anche sulla necessaria complicità delle autorità giudiziarie locali, che avrebbero sorpreso la buona fede dei vari ministri.

Sono così arrivato all'ultimo punto del mio fatto personale, all'ingiuria lanciatami nell'occasione di un nobile scatto del collega Santini, che ringrazio...

SANTINI. Era mio dovere.

CIRMENI. È superfluo premettere che io nemmeno in questo punto verrò meno al rispetto che devo a me ed alla Camera; che non scenderò dall'alto livello, sul quale

mi hanno collocato la mia vita illibata ed il mandato legislativo durato cinque legislature.

Io ho vissuto tutta la mia vita, nell'ambiente più agitato, in mezzo alle più vivaci lotte giornalistiche e parlamentari, in un periodo politico funestato da frequenti scandali di ogni sorta.

Orbene tutti i miei colleghi della stampa e della Camera sanno che il mio nome non è stato mai implicato in uno scandalo; che mai, mai, il mio nome ha fatto capolino in inchieste, o in compromettenti rivelazioni, che mai, mai, mi è stata attribuita azione men che onesta e corretta.

Forte di questa impenetrabile corazza, ho il diritto di non raccogliere la volgarissima ingiuria lanciata a scopo elettorale. *(Approvazioni).*

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni...

DE FELICE-GIUFFRIDA. Avevo chiesto di parlare.

PRESIDENTE. Non è sul processo verbale che ella può parlare. Intanto, non essendovi altre osservazioni, il processo verbale s'intenderà approvato.

(È approvato).

Per fatto personale.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

DE FELICE-GIUFFRIDA. Per fatto personale.

PRESIDENTE. Ella veramente non potrebbe parlare neppure per fatto personale. Infatti l'onorevole Cirmeni si è limitato a dire che vuole un'inchiesta, e che respinge le sue asserzioni.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Scusi, onorevole Presidente, ma io debbo giustificare...

PRESIDENTE. Accenni dunque il suo fatto personale.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Non avrei bisogno di replicare alle risposte, che non rispondono a nulla, dell'onorevole Cirmeni. Solamente, per rispetto alla Camera, debbo dichiarare che non ho inteso per nulla di portare qui l'eco delle lotte vivissime, asprissime, se si vuole, che si combattono a Catania, nè di sorprendere la buona fede del ministro, nè di attaccare un assente.

Ed è tanto vero che non intendevo por-

tare qui l'eco delle lotte che si combattono fuori di questa Camera, che, prima di presentare la mia interrogazione, mi era rivolto all'onorevole guardasigilli e gli avevo detto che i fatti di cui intendevo occuparmi erano gravissimi, e glieli avevo esposti, e gli avevo detto che se egli avesse provveduto (come io riteneva, data la sua onestà politica) non avrei portato alla Camera la questione. Ma, non essendosi provveduto, sono stato costretto a parlare di una questione che mi ripugnava, ma che intanto ero costretto a trattare unicamente per impedire che si continuasse a commettere atti di evidente ingiustizia e di malafede nel mandamento giudiziario di Militello.

Per ciò che si riferisce alle accuse lanciate, è stata fatta la proposta d'un'inchiesta. Io non ne feci domanda, perchè la ritenni superflua: feci invece una domanda all'onorevole rappresentante del Ministero di grazia e giustizia, alla quale credevo si sarebbe associato l'interessato, giacchè non facevo accuse contro assenti, ma parlavo di assenti, perchè riflettevano influenze politiche di presenti, i quali dovevano sapere che ieri si svolgeva la mia interrogazione, che, da mesi e mesi, è iscritta nell'ordine del giorno.

Io dunque mi ero rivolto al sottosegretario di Stato di grazia e giustizia pregandolo di portare qui la storia penale di quel vicepretore, sicuro di quel che dicevo, perchè sentivo ancora la commozione che provai un giorno a vederlo ammanettato e accompagnato dai carabinieri al tribunale di Caltagirone, dove intesi leggere una fedina penale che mi fece arrossire per la dignità della giustizia!

CIRMENI. Fu assolto per assoluta inesistenza di reato!

DE FELICE-GIUFFRIDA. Fu condannato. Ad ogni modo ella ammette una parte...

PRESIDENTE. Non rientri ora nell'interrogazione. È stata invocata un'inchiesta. Provvederà il ministro. *(Bene!)*

DE FELICE-GIUFFRIDA. Insisto su tutto quanto ieri dissi, pregando il sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia di provvedere sollecitamente, nell'interesse della giustizia; altrimenti sarò costretto a portare qui la fedina criminale che si ha cura di tenere nascosta. *(Commenti).*

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

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Mi dispiace di non aver sott'occhi il testo dell'interrogazione che fu svolta ieri, ma la Camera ricorderà, e l'onorevole De Felice-Giuffrida non potrà contraddirlo, che egli aveva domandato perchè, mentre era stato collocato a riposo il vicepretore onorario di Scordia per il compimento del 70° anno di età, non fosse stato fatto altrettanto per il vice pretore onorario di Militello che aveva compiuto il 73° anno. (*Interruzione del deputato De Felice-Giuffrida*).

Risposi che il vicepretore di Scordia non era stato collocato a riposo, perchè i vice pretori onorari non si collocano a riposo, ma si era dimesso per ragioni di salute, ed ho anche esibito i documenti per comprovare che le dimissioni furono assolutamente spontanee.

Riguardo al vice pretore di Militello, osservai che vi era una questione di interpretazione dell'articolo 32 della nuova legge sull'ordinamento giudiziario: se, cioè, la disposizione, in virtù della quale si deve far luogo al collocamento a riposo dei magistrati di grado non superiore a quello di consigliere della Corte di appello, quando compiano il 70° anno di età, sia, o no, applicabile ai vice pretori onorari, e che sopra questa questione il ministro intende sentire il parere del Consiglio di Stato.

DE FELICE-GIUFFRIDA. V'era già stata la Corte dei conti!...

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Ma il ministro può bene non condividere l'avviso della Corte dei conti!

Lamentai che, invece di restare nei termini dell'interrogazione che involgeva puramente una questione giuridico-amministrativa, si fossero fatti degli attacchi personali, contro chi non si poteva difendere, nè poteva essere difeso.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Che cosa c'entra col fatto personale, lei?

PRESIDENTE. Il Governo ha sempre diritto di parlare. Legga lo Statuto.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Intendo riferirmi agli attacchi contro il vice pretore di Scordia; quanto a me, poichè ella ha detto oggi qui che si era commessa un'ingiustizia, le risponderò che ingiustizie, nè dal ministro, nè da chi ha l'onore di parlare, non se ne commettono! (*Approvazioni*).

DE FELICE-GIUFFRIDA. Musica!

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e i culti. La musica ha pure il suo significato, onorevole De Felice! ed io la sfido a trovare un solo atto che abbia compiuto il ministro, o che abbia compiuto io, che possa dar luogo a questa accusa.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Esclusi l'onorevole ministro e lei.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Dunque sia coerente; e dal momento che ieri ella ha reso omaggio alla integrità del ministro e di chi ha l'onore di parlare, sia coerente, e non cambii oggi il tono della musica, facendo delle insinuazioni.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Non dica che faccio insinuazioni; io invece ho fatto appello alla sua giustizia, invitandola a provvedere.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Sono qui pronto per fare, come sempre, il mio dovere. Ella ha creduto di poter giustificare il suo contegno di ieri... (*Interruzione del deputato De Felice*) ma, onorevole De Felice, non si presenta un'interrogazione sui limiti di età, per venire a parlare di qualità morali. Il fatto, che ella accenna, di avere, alla vigilia dello svolgimento della sua interrogazione, tenuto parola con l'onorevole ministro anche delle qualità personali del vice pretore di Militello, non vale a giustificare l'esorbitanza. (*Bene!*)

Il ministro non ha sempre vicino il sottosegretario di Stato per riferire tutti i discorsi che gli si vanno facendo; ella aveva il dovere, egregio collega, di formulare chiaramente l'interrogazione, chiedendo perchè si mantenesse nell'ufficio un vicepretore moralmente incompatibile.

Se così ella avesse fatto io avrei potuto venir qui a rispondere con cognizione di causa, compulsando il fascicolo personale, ed assumendo le informazioni necessarie.

Ora, su questo punto, dal momento che l'onorevole Cirmeni ha dichiarato che perverrà formale istanza per un'inchiesta, dichiaro fin da ora che l'istanza sarà assecondata... (*Benissimo!*)

CIRMENI. Grazie.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. L'inchiesta appurerà come stanno le cose; sento però il dovere, in seguito alle ricerche fatte nel fascicolo personale del vice pretore di Militello dopo la

se data di ieri, di dichiarare fin d'ora che ho ricevuto un'impressione dolorosa.

La situazione sommariamente è questa: che molte accuse furono fatte, che alcune circostanze di fatto possono sussistere nella loro materialità, e che possono venire diversamente vagliate; ma è certo che non da oggi soltanto odî implacabili hanno potuto portare a delle esagerazioni, se non a delle calunnie. (*Bravo! — Commenti*).

PRESIDENTE. Così l'incidente è esaurito.

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo di giorni quattro, per motivi di famiglia, l'onorevole Loero.

(*È concesso*).

Petizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione.

PAVIA, segretario, legge:

6959. « Il Consiglio comunale di Melilli fa voti che il Governo conceda sussidi adeguati a coloro che ebbero a risentire gravi danni in quel Comune dalle recenti alluvioni ».

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima interrogazione è quella dell'onorevole De Felice-Giuffrida al ministro dell'interno, con la quale se ne connette un'altra dell'onorevole Cirmeni sul medesimo argomento.

Però l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, come gli onorevoli interroganti sanno, ha pregato che questa interrogazione sia differita, essendo egli oggi assente per ragioni di famiglia. Essa rimarrà quindi nell'ordine del giorno.

Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Bolognese al ministro dei lavori pubblici. « per sapere se, nell'interesse dell'importante industria agricola dell'orticoltura, non creda giusto, anzi doveroso, accogliere la istanza degli orticoltori di Andria e di Barletta, che, pur rinunciando a qualsiasi riduzione di tariffa sui trasporti ferroviari

di carri completi tra la stazione di partenza e l'ultima di arrivo, chiedono soltanto la concessione di poter scaricare parte della merce di ciascun vagone completo in due o più stazioni intermedie tra quella di partenza e quella di arrivo, pur pagando l'intera tariffa prescritta sul carro completo per il percorso tra la stazione mittente e l'ultima destinataria, nonchè il diritto di sosta nelle fermate delle stazioni intermedie per lo scarico parziale della merce spedita ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'onorevole Bolognese, che è un valoroso giurista, non ignora certamente come le condizioni di trasporto approvate dalla Convenzione di Berna vennero convertite in legge nel 1885, e riconfermate dalle ultime due leggi, del 1905 sul regime provvisorio, e del 1907 sul regime definitivo dell'esercizio di Stato.

Ciò vuol dire che ogni radicale variazione nelle condizioni del contratto di trasporto non può essere apportata se non con provvedimento legislativo.

Ora l'onorevole Bolognese chiede, a nome degli orticoltori del suo collegio, che un vagone completo possa venire scaricato gradualmente in molte stazioni innanzi all'ultima stazione di arrivo, riunendo così in un solo contratto di spedizione parecchi contratti, mentre l'attuale regime delle tariffe vieta questa riunione: la vieta anzi sotto sanzioni penali, esigendo che ogni spedizione ed ogni richiesta di spedizione, sia fatta a nome di un solo mittente e di un solo destinatario. Ora, mutare il regime vigente del contratto di trasporto, mutarne le essenziali condizioni ora imposte col rigore di sanzione penale, vuol dire mutare la legge.

L'onorevole Bolognese quindi, invece di invocare un provvedimento della pubblica amministrazione, dovrebbe farsi iniziatore di un disegno di legge: nel qual caso soltanto si potrebbe vedere se e quali difficoltà ostino all'accoglimento del suo desiderio.

Il potere esecutivo, essendo questa materia regolata da legge, non ha facoltà di mettersi contro a questa con provvedimenti discretivi, sotto il pretesto non sincero di una equa interpretazione.

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

BOLOGNESE. Sento il dovere di ringraziare l'egregio e carissimo amico, il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, per il modo cortese, con cui ha risposto alla mia interrogazione riguardante interessi del mio collegio. Sono però dolente di dovergli dire che non posso essere della sua opinione, perchè gli orticoltori della mia regione non chiedono di mutare la legge; chiedono soltanto, pur essendo rispettosi alla legge, di usufruire di qualche facoltà la quale non è in contraddizione col disposto della legge medesima, e che costituirebbe per essi un maggiore sacrificio pecuniario.

Infatti le disposizioni, che riguardano i carri ferroviari completi, stabiliscono che i carri stessi facciano un dato percorso, con unica tariffa di trasporto, per tutte le merci caricate in essi dalla stazione di partenza a quella d'arrivo. Gli orticoltori non chiedono se non questo: che sieno consentite loro delle fermate parziali per i vagoni completi lungo il percorso, in modo che si possa scaricare una parte della merce, pur sottoponendosi al pagamento dell'intera tariffa per il percorso dalla stazione di partenza a quella di arrivo del vagone completo, nonchè alla tassa della fermata nelle stazioni intermedie.

Mi pare dunque che non vi sia in questo caso nessuna deroga alla legge; anzi osservo che, facendosi degli scarichi parziali, si viene a diminuire la spesa di trasporto e del consumo di quel tal carbone che viceversa poi si economizza per il riscaldamento dei vagoni dei viaggiatori in questa rigida stagione. (*Si ride*).

Lo scopo della legge infatti nello stabilire le norme che debbono regolare il servizio dei carri completi è quello di far pagare il lavoro e gli esiti, che lo Stato sopporta, agli utenti delle linee ferroviarie; ed a questo obbligo, ripeto, gli orticoltori non vogliono affatto rifiutarsi, perchè intendono di pagare l'intera tassa di percorso per tutta la intera linea, che le loro merci devono percorrere. E questa è una osservazione importantissima, che certo non può sfuggire all'onorevole sottosegretario di Stato ed agli onorevoli colleghi, tanto più che gli orticoltori del Mezzogiorno stanno per assumere nell'economia del Paese una posizione importantissima, che sarà certamente di rimedio efficace alla crisi vinicola di quelle regioni; e sotto questo rap-

porto sarebbe appunto provvidenziale una disposizione come quella che invoco.

I nostri orticoltori hanno già modo di inviare a vagoni completi la nostra produzione verso l'Austria e la Germania; ma non verso l'Italia settentrionale e centrale.

Qualora invece si potesse effettuare lo scarico quotidiano dei nostri prodotti meridionali nelle varie stazioni di una linea, relativamente ai carri completi, avremmo il vantaggio di portare questa nostra produzione fresca ai consumatori delle singole località intermedie, e così, mentre oggidì non è dato di mandare a Benevento ed a Caserta un carro completo di merce fresca, si potrebbe mandare almeno una parte della merce del carro completo destinato ad altre stazioni più lontane, e i consumatori potrebbero avere giorno per giorno la merce occorrente al consumo.

Riassumendo, le richieste che per mio mezzo sono fatte dagli orticoltori meridionali meritano tutta la benevolenza del Governo, trattandosi di regioni abbastanza disgraziate, a nome delle quali io sono lieto di fare un ringraziamento al Governo per ciò che ha già fatto.

Si tratta soltanto di introdurre una piccola agevolazione, perchè non è il caso di fare una nuova legge e perchè i produttori vogliono rispettare la legge esistente senza nuocere agli interessi dello Stato, sobbarcandosi essi, per questo, a pagare, più di quanto spetterebbe, la spesa di trasporto, proprio per non violare o derogare alle vigenti disposizioni di legge. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE: Seguono ora le interrogazioni degli onorevoli:

Leali, al ministro delle finanze, « per sapere a qual punto siano le pratiche per la rivendicazione del palazzo di Caprarola »;

Santini, al ministro delle finanze, « per apprendere l'attuale stato della questione dei palazzi Farnese in Roma e Caprarola ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere ad entrambe queste interrogazioni.

COTTAFI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Ebbi altra volta occasione di rispondere agli onorevoli interroganti che era stata nominata una Commissione di persone competentissime con l'incarico di fare una relazione da servire di guida al Ministero in questa questione, che non si presentava nè facile, nè semplice. La relazione è stata presentata e le conclusioni sue sono

le seguenti. Per quanto riguarda il palazzo Farnese in Roma la relazione conclude che, in base al chirografo primo giugno 1861, il palazzo non può essere venduto ad altri, fuorchè al Demanio italiano, come successore della Camera apostolica. Quanto al palazzo e alla villa Farnese di Caprarola la Commissione, basandosi sulla estinzione della linea maschile dei Farnese, esaminati tutti gli atti e documenti, col sussidio delle più accurate ricerche storiche, a compiere le quali si sono prestate persone, che delle ricerche storiche hanno fatto lo scopo quasi della loro vita, conclude che la casa direttoria presentemente sia decaduta dai diritti, che altra volta aveva, per aver compiuto atti, contrari alla formula, tanto nella parte sostanziale, quanto nella parte formale del possesso, e che, per conseguenza, allo Stato convenga rivendicare la proprietà del palazzo Farnese di Caprarola.

In aggiunta a tutto questo c'è la questione che il demanio dello Stato in altra occasione ebbe ad esitare una parte di quegli importantissimi appodiati, tanto importanti da assumere, se non fosse la questione artistica, l'importanza delle parti principali di quei fabbricati, che in origine costituivano la villeggiatura di Caprarola.

Questa è la questione di fatto. Credo che gli onorevoli interroganti saranno soddisfatti di queste dichiarazioni e di queste conclusioni.

Rendo omaggio da una parte alla competenza e alla cura, con cui la Commissione è potuta venire a queste conclusioni, e dall'altra parte agli onorevoli interroganti che in questa Camera si sono sempre mostrati teneri degli interessi legittimi dello Stato.

Ho il piacere di annunziare che quando l'amministrazione dello Stato avrà le risposte definitive di quei corpi consultivi, che essa è obbligata a consultare ogni qual volta deve intraprendere una lite, od una rivendicazione, tutelerà tutti i diritti dello Stato.

Gli onorevoli interroganti non possono dubitare della premura del Ministero delle finanze in questa materia, tanto più che in gran parte ad esso si deve se questa rivendicazione potrà farsi.

Debbo poi all'onorevole Leali personalmente uno speciale ringraziamento, perchè, per quanto egli ha potuto e saputo, non ha mancato di dare schiarimenti al Ministero delle finanze.

Assicuro gli onorevoli interroganti che

tutto quanto potrà esser fatto per tutelare gli interessi dello Stato: sarà fatto con la massima cura ed esattezza.

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

LEALI. Ringraziando la squisita gentilezza del sottosegretario di Stato per le finanze mi è d'uopo dichiararmi soddisfattissimo di quanto egli mi ha risposto. Lo ringrazio di aver portato alla Camera le decisioni della Commissione di inchiesta, che noi non conoscevamo.

Sono veramente lieto di aver appreso che circa il palazzo e la villa di Caprarola non vi è dubbio che il demanio dello Stato ne abbia la proprietà, e che su quello Farnese di Roma abbia la priorità di acquisto.

Ora, siccome è stata definita la questione, e, fino adesso, sono state compiute le promesse che in occasione di un'altra mia interrogazione fece l'onorevole sottosegretario di Stato, vorrei che sollecitamente si compissero anche le altre pratiche, per vedere una volta per sempre quest'affare definito e chiuso.

Di nuovo ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della sua gentilezza e mi dichiaro soddisfatto.

SANTINI. Mi associo di tutto cuore alla legittima soddisfazione espressa dall'amico Leali, ed anche in me è il dovere di ringraziare vivamente l'onorevole Lacava e l'onorevole Cottafavi dello zelo, che hanno posto nella felice soluzione di una questione artistica, che tanto interessa l'Italia.

Non posso che dichiararmi soddisfattissimo. Solamente vorrei rivolgere una preghiera all'onorevole Cottafavi, perchè voglia girarla al ministro della pubblica istruzione, affinchè, trattandosi di un monumento nazionale di primissimo ordine, come il palazzo Farnese, lo Stato, che spesso spende tanto male il suo denaro, lo spenda bene, acquistando il palazzo Farnese di Roma.

Dalle mie informazioni mi risulta che quel monumento è in condizioni che non dirò pericolose, ma tali che, se non vi si spende attorno almeno un milione per le riparazioni, corre rischio di qua e là ruinare: siccome lo Stato ha la facoltà di obbligare i proprietari dei monumenti nazionali a fare i restauri necessari, così potrebbe ora obbligare il proprietario attuale del palazzo Farnese di Roma, che credo sia il conte di Caserta, ad eseguire i restauri in questione. E poichè è supponi-

bile che il proprietario non abbia a sua disposizione i mezzi per affrontare questa spesa, io credo che il Governo italiano potrebbe venire indirettamente in possesso di quel palazzo.

Ed io mi auguro che questo insigne monumento possa presto essere restituito al Governo, e che non vi siano riguardi da usare a Potenze straniere, non essendone proprio il caso.

Mi auguro dunque che lo Stato venga presto in possesso dello insigne palazzo Farnese, e questo diventi monumento nazionale, consacrato soltanto agli studiosi ed agli stranieri che, dalla visita ai nostri insuperati monumenti, traggono preziosi elementi di sana cultura.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Astengo, Gallino Natale, Cortese al ministro dei lavori pubblici « per sapere se non creda opportuno di provvedere alla soppressione del secondo capoverso dell'articolo 38 del regolamento di polizia stradale approvato con regio decreto 8 gennaio 1905 onde obbligare i veicoli a tenere la destra su tutte le strade pubbliche e togliere così le incertezze attuali sulla circolazione, che sono cause di gravi disgrazie ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'articolo 38, come l'onorevole Astengo ricorda, contiene la regola nel primo capoverso; nel secondo è una eccezione, rimessa al prudente arbitrio dei comuni di qualche importanza, per la facoltà di assegnare ai veicoli la sinistra anziché per la destra.

Fu un esperimento, che direi di diritto transitorio, poichè molti comuni si opposero, all'epoca dell'attuazione del nuovo regolamento, alla regola rigorosa sancita nel primo capoverso.

Osservavano essi che non era facile invertire all'improvviso consuetudini diverse vigenti nei loro paesi, anche perchè vi erano impianti tramviari ai quali era necessario mutare gli scambi con dispendio abbastanza grave per le finanze sia dei comuni che delle Società esercenti.

Allora la Commissione preposta allo studio del regolamento, consentì a che, in via transitoria, si facesse l'esperimento, autorizzando in via di eccezione alcuni comuni a tenere la sinistra anzichè la destra.

Ormai però il periodo di esperimento può

dirsi finito; ed in vista anche di alcuni inconvenienti derivati da queste eccezioni, il Ministero è venuto nella decisione di rivedere, insieme con alcune altre disposizioni di quel regolamento, anche questo punto.

Ed annuncio all'onorevole Astengo che nella prossima revisione generale del regolamento il punto che è oggetto della sua interrogazione sarà sottoposto ad esame, per deliberare se sia tempo che l'eccezione posta nel capoverso debba cedere alla regola generale fissata nella prima parte dell'articolo 38.

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

ASTENGO. Le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato mi dispensano da una ulteriore dimostrazione, ed affidano che la cosa sarà risolta nel senso desiderato. Quindi, ringraziandolo, mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Santini, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere quali gravi ragioni abbiano determinato la Commissione reale per i lavori della sistemazione di Montecitorio ad affidarne gli appalti a licitazione privata anzichè per pubblica asta ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Non credo che l'onorevole Santini non abbia indovinato le ragioni che indussero la Commissione artistica ad abbandonare il sistema delle aste in tema di lavori artistici...

SANTINI. No, non l'ho indovinate... (*Si ride*).

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Non l'ha indovinate? A dir vero non volevo far torto alla sua perspicacia, perchè, se non le ha indovinate, non cessano di essere evidenti! Non è mai avvenuto che in materia di lavori artistici si accettasse il criterio del migliore offerente di ribasso all'asta pubblica. In materia di arte si è sempre usato, e la legge lo consente, di adottare o il metodo dei concorsi o quello della trattativa privata. Badi, onorevole Santini, di licitazione non si è mai parlato! Ne parla ella soltanto nella sua interrogazione.

L'onorevole Santini potrebbe dire: « Ma, perchè allora non hanno fatto i concorsi anzichè l'asta pubblica? » La risposta è contenuta nelle spiegazioni date dalla Com-

missione artistica, ed è questa: Il concorso avrebbe tratto in lungo, poichè ognuno sa come i concorsi assorbano molto tempo per le non poche formalità che sono ad essi inerenti. Volle la Commissione preposta ai lavori di sistemazione di Montecitorio, evitare ogni ritardo ed affrettare l'opera per poterla inaugurare, come tutti desideriamo, nel 1911.

Questa la prima ragione. Volle in secondo luogo raggiungere lo scopo di meglio garantire la migliore esecuzione dell'opera ricorrendo a persone ben note e ad artisti sperimentati.

Per queste ragioni propose di affidare i lavori artistici di pittura, di scultura e di decorazione ornamentale in legno a determinate persone, le quali avevano dato prova della loro competenza e affidavano della ottima esecuzione delle opere.

Immagino (l'onorevole Santini non lo dice) che l'onorevole Santini voglia in special modo riferirsi ai lavori di decorazione ornamentale in legno.

È così, onorevole Santini?

SANTINI. In parte anche a quelli...

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ebbene, allora...

SANTINI. ...allora ho fatto male a scoprire le mie batterie!... (*ilarità*).

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. ...no, onorevole Santini, non ha scoperto nessuna batteria, perchè l'interrogazione è generica e genericamente io ho dato la risposta; ma, poichè ella si proponeva di scendere a dettagli, le aggiungerò subito che la Commissione artistica propose di affidare al Calandra e al Sartorio le decorazioni pittoriche e scultorie, al Trentacoste le sculture dell'ingresso, al Beltrami il grande lucernario, e alla ditta Ducrot le decorazioni in legno in conformità di un archetipo che la ditta stessa aveva già eseguito sotto la ispirazione immediata del direttore dell'opera, archetipo che era stato anche approvato pienamente dalla Commissione con una motivazione autorevole la quale s'imponesse necessariamente all'approvazione del ministro.

Queste le ragioni e di fatto e di massima per le quali si è decampato dall'asta e dal concorso, e si è creduto più opportuno e più utile di addivenire alla concessione dei lavori per trattativa privata.

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

SANTINI. Credo che alla sua volta l'o-

norevole Dari comprenda (egli che vede molto più lontano di me) come io non possa dichiararmi soddisfatto. Tutto il concetto della sua cortese risposta è tale che prova come egli stesso prevedeva che io non avrei potuto dichiararmene pago.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. ..anzi, credevo che sarebbe stato soddisfattissimo!... (*ilarità*).

SANTINI. ...no, non posso dichiararmi soddisfatto perchè v'è un peccato d'origine in tutta questa disgraziata questione della costruzione della nuova aula parlamentare, che desidero anch'io, anzi mi auguro vivamente, sia pronta pel 1911, per quanto questa fede sia già, ed a ragione, molto scossa.

In ogni italiano, anche ignorante, quale sono io...

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È troppa modestia! (*ilarità*).

SANTINI. ...si accoglie un certo senso di estetica e di buon gusto per le belle arti. E chi mai potrebbe muovere lamento che siano affidati i lavori al Trentacoste, al Sartorio, a Calandra, e chi è l'altro?

Una voce. Ducrot.

SANTINI. No, Ducrot non lo metto nella quaterna.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Beltrami.

SANTINI. Benissimo, Beltrami: sono insigni artisti, ai quali tutti ci inchiniamo; ma io, che anche come romano devo qualche volta far mostra di sapere qualche cosa di arte, dico che il signor Ducrot non l'ho mai sentito nominare...

COTTAFI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. È uno dei primi costruttori di mobili artistici.

SANTINI. Confesso la mia ignoranza.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Troppo modesto.

SANTINI. ...ma io questo signor Ducrot non so chi sia.

Questa faccenda ha un peccato d'origine; è una vecchia tesi che ho sempre sostenuto, e nelle mie modeste forze mi sono sempre opposto che la costruzione dell'aula di Montecitorio fosse aggiudicata senza concorso.

Un primo concorso si fece, ma si annullò; e poi, senza chiamare nessuno, come se in Italia non vi fossero altri architetti fuorchè il commendator Basile, si affidò a lui senza concorso la costruzione.

Molti hanno creduto che si trattasse dell'autore del Teatro Massimo di Palermo,

una delle opere più belle che onorino l'Italia moderna. Ma, signori, il Teatro Massimo di Palermo è stato fatto da Basile padre, non dal Basile attuale. Chè, se si dovesse giudicare del buon gusto dell'architetto Basile figlio, alla stregua di una recente costruzione che fece in Roma, la Camera sarebbe persuasa che un bel lavoro da lui certo non avremo.

Noi abbiamo veduto sui giornali la riproduzione del prospetto dalla parte di via del Corso.

Ora, o signori, l'impressione che se ne è avuta è che si tratti di una delle scuole comunali di Roma. Niente di grandioso, niente che si avvicini allo stile classico, allo stile berniniano, di cui pure abbiamo tanti esempi che onorano Roma: insomma una vera nota stonata nell'esecuzione architettonica.

Del resto sono certo che domani i giornali numerosi di Roma di cui dispone il Basile mi onoreranno di tutti i vituperi che mi ebbi anche quando la prima volta mi permisi di discutere in questa Camera del suo progetto. Ciò non mi turba, perchè io faccio gli interessi del paese ed anche un po' dell'arte senza darmi cura di partigiane critiche.

Ora dichiaro che dare i lavori a trattativa privata, sia pure per affrettar l'opera, non è fare gl'interessi dell'arte.

In tutte le città d'Italia, a Venezia, a Firenze, a Roma, ed anche nelle piccole città, come a Varallo, ad Andorno, a Biella, ci sono intagliatori in legno di primissimo ordine, e noi invece abbiamo dato i lavori di decorazione in legno al signor Ducrot, che tanti ignoranti, come me, non sapevano chi fosse.

C'è stata una protesta degli operai romani intagliatori in legno che si sono lamentati di essere stati esclusi da ogni lavoro.

E francamente, in questi tempi in cui abbiamo il padre eterno delle cooperative il nostro collega onorevole Luzzatti, (*Ilarità*) che si sacrifica per tutto quello che è cooperativa, mi fa meraviglia che egli sia stato messo fuori combattimento.

Quindi l'onorevole Dari comprenderà come io non possa dichiararmi soddisfatto. Non conosco neppure di vista l'architetto Basile, ma credo che questa sia stata una cosa illegale. Non parliamo del fatto di aver demolita la tanto biasimata, ma pur bellissima, aula Comotto. Si inventò da prima

che cadeva, quando con un centinaio di mille lire si poteva benissimo rimetterla in ottime condizioni statiche e di arredamento. E fu una vera camorra di interessati a costruire una nuova aula. Questa è la verità che è bene ripetere perchè non si dimentichi.

PRESIDENTE. Cerchi di concludere...

SANTINI. Ho finito. Ad ogni modo, il fatto che il nostro amatissimo collega, distintissimo e competentissimo in arte, onorevole Torrigiani, è presidente della Commissione reale, mi affida che egli vorrà porre freno a questa invasione di interessi privati, perchè qui si tratta appunto di interessi privati, che si debbono ostacolare.

E noi domandiamo, e ne abbiamo il diritto, e credo che l'onorevole Presidente della Camera che comprende queste cose lo farà, noi domandiamo la copia dei contratti conclusi a licitazione privata; e sono certo che l'onorevole Dari li vorrà esibire. E non aggiungo altro perchè non voglio passare il limite dei cinque minuti. Sono un vecchio apostolo dei concorsi per i lavori della Camera.

Questi concorsi non si fanno, ed oggi si aggrava la situazione. E noi dobbiamo tutelare gli interessi non solo degli artisti ai quali m'inchino, ma gl'interessi dell'arte anche per i lavori minori e quelli degli operai.

E facciamo qualche cosa che vada a vantaggio delle classi lavoratrici, i cui interessi non sono soltanto monopolio dell'estrema sinistra, ma costituiscono una delle nostre più assidue ed efficaci cure.

E se si farà in modo che questi interessi siano calpestati per interessi privati, le inimicizie contro l'ente Governo aumenteranno sempre di più.

Perciò anche nell'interesse della cosa pubblica e della moralità mi auguro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici voglia provvedere.

PRESIDENTE. Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, le seguenti interrogazioni s'intendono ritirate:

Rampoldi, al ministro dell'interno, « per conoscere i suoi intendimenti circa la presentazione al Parlamento del promesso nuovo disegno di legge sull'esercizio delle farmacie »;

De Felice-Giuffrida, ai ministri di agricoltura, industria e commercio e degli affari esteri e al presidente del Consiglio dei ministri, « intorno al minacciato aumento del dazio doganale sugli agrumi negli Stati

Uniti d' America e sull'opera del Governo per impedire che questa nuova jattura piombi sulla Sicilia »;

Fiamberti, al ministro di grazia e giustizia e dei culti, « sul ritardo a provvedere il Tribunale di Genova del personale e dei locali necessari »;

Rondani, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quali disposizioni abbia prese per ottenere dalla Società della ferrovia di Biella e dalle Società esercenti le ferrovie del circondario, una sistemazione di orari e di servizio meno ostile agli interessi della industria e della popolazione »;

Ciacci Gaspero, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per sapere se non riconosca dannoso al buon andamento di tutti i servizi delle amministrazioni dello Stato nella provincia di Grosseto ed ai più vitali interessi di questa, il continuo cambiamento e l'abituale deficienza degli impiegati governativi assegnatili »;

De Felice-Giuffrida, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per sapere se e come intenda venire in aiuto dei danneggiati dal nubifragio che ha imperversato nella Calabria e nella Sicilia ».

Segue la interrogazione dell'onorevole D'Alì, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quali motivi inducano l'Amministrazione delle ferrovie di Stato ad escludere la provincia di Trapani dagli itinerari per abbonamenti speciali delle serie XII e XIII ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Le rappresentanze locali della provincia di Trapani chiedevano che la provincia fosse inclusa nella serie dodicesima e nella tredicesima di abbonamento senza alcun aumento di prezzo. Si tratta però di aggiungerci ben centonovantacinque chilometri: un percorso così lungo non poteva aggiungersi senza che si aumentasse alquanto il prezzo del biglietto, prezzo che è basato sopra il calcolo chilometrico di tutto il percorso.

Ecco perchè il desiderio manifestato in quel modo non fu potuto accogliere; ed a quella provincia rimaneva, come a tutte le località non comprese nella zona di abbonamento, il così detto biglietto di congiunzione, che è poco gravoso.

Siccome però il desiderio espresso risponde ad una consuetudine invalsa e ad

un legittimo interesse, l'amministrazione ferroviaria si propone, in una prossima occasione, di includere anche questi 195 chilometri in uno o in entrambi i biglietti d'abbonamento indicati dall'onorevole D'Alì; si intende però, con un aumento del costo, proporzionato equamente al maggior percorso chilometrico.

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

D'ALÌ. Mi dispiace di non poter essere in tutto soddisfatto della risposta datami dall'onorevole sottosegretario di Stato. È un fatto che il percorso, di cui si tratta, è di 195 chilometri; mi permetto però di dubitare che la congiunzione di questa linea alla rete Sicula porti un aumento tale da squilibrare quasi le tariffe.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non ho parlato di squilibrio.

D'ALÌ. E ne dico le ragioni. La rete Sicula comprende 1100 chilometri e la tariffa di abbonamento è di lire 690 in prima classe, 530 in seconda e 340 in terza; invece le serie 6^a e 7^a delle linee del continente, che comprendono 2000 chilometri di percorso, hanno una tariffa di abbonamento di lire 410, 280 e 165 rispettivamente in prima, seconda e terza classe; abbiamo cioè il doppio di percorso con due terzi del prezzo! Ecco quindi dimostrato come manchi ogni equilibrio della tassazione.

La risposta che, a questo riguardo, dette alla Camera di commercio la Direzione delle ferrovie dello Stato, fu che, tenuto conto dei prezzi eccezionalmente miti dei biglietti della rete Sicula, non si poteva aderire alla richiesta fatta: mi sembra invece di aver provato sufficientemente che questi prezzi sono tutt'altro che miti, anzi sono quasi il doppio di quelli praticati nel continente. Ma non basta: l'abbonamento della linea Palermo-Trapani, che rappresenta un percorso di soli 195 chilometri, costa 700 lire; noi quindi per 195 chilometri paghiamo 700 lire, mentre nel continente per 2000 chilometri se ne pagano soltanto 400.

Queste sono le mie osservazioni. Ringrazio l'onorevole Dari dell'annuncio che mi dà, che la Direzione delle ferrovie intende ritornare sopra queste serie di abbonamenti, ma spero che, ritornandovi su, stabilisca un unico prezzo per tutte le serie, non un prezzo speciale per la provincia di Trapani, che attualmente è l'unica in tutto il Regno, che si trovi esclusa dai biglietti di abbonamento.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non è l'unica...

D'ALLI. Sì, è l'unica; non ve ne sono altre. È vero che v'è il biglietto di congiungimento, ma si devono pagare altre 170 lire. Vi è un esquilibrio tale, che giustifica pienamente la mia interrogazione.

Detto questo, non ho altro da aggiungere, ed attendo che la revisione possa portare quelle modificazioni che ci ripromettiamo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Santini al ministro delle finanze « per conoscere il suo pensiero intorno alla proposta di esimere per il corso di dieci anni dall'imposta fabbricati le costruzioni di ogni genere in Roma ».

SANTINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTINI. Trovandomi in condizioni di salute non buone, la pregherei di rimettere a domani questa mia interrogazione.

PRESIDENTE. Profitto di questa richiesta per ripetere che sarei felicissimo di contentare sempre i colleghi che desiderano differire le loro interrogazioni; ma ciò menoma il diritto degli altri interroganti. Infatti quasi ogni giorno avviene che tre o quattro interrogazioni non vengono svolte, pur essendo iscritte nell'ordine del giorno; cosicchè quelle che effettivamente è possibile di svolgere si riducono a dodici, od anche meno, invece di quindici; con evidente menomazione del diritto di coloro che hanno presentato le interrogazioni successive. (*Bravo!*)

Pregherei quindi i colleghi, quando non possono svolgere le loro interrogazioni nel giorno stabilito, di volerle rimandare alla fine dell'ordine del giorno, oppure di lasciarle decadere e di ripresentarle poi. Ciò sarebbe assai più regolare ed equo, che non il rimetterle al giorno seguente. (*Benissimo!*)

SANTINI. Non ho difficoltà che la mia interrogazione vada alla fine dell'ordine del giorno.

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

ORLANDO V. E., *ministro di grazia e giustizia e culti*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: Proroga del termine assegnato dalla legge 14 luglio 1887 per la commutazione delle prestazioni fondiarie perpetue.

Trattandosi di un disegno di legge di proroga di un termine che scade coll'anno in corso, domando che ne sia dichiarata l'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di grazia e giustizia della presentazione del disegno di legge: « Proroga del termine assegnato dalla legge 14 luglio 1887 per la commutazione delle prestazioni fondiarie perpetue ».

Questo disegno di legge sarà stampato e distribuito.

L'onorevole ministro propone che questo disegno di legge sia dichiarato d'urgenza. Se non vi sono osservazioni in contrario, la proposta dell'onorevole ministro si intenderà approvata.

(*È approvata.*)

Svolgimento di interpellanze sull'esercizio delle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze: Abignente, al ministro dei lavori pubblici, « intorno ai risultati tecnici e finanziari dell'esercizio ferroviario dello Stato »;

Guerritore, al ministro dei lavori pubblici, « sull'amministrazione delle ferrovie di Stato »;

Reggio, al ministro dei lavori pubblici, « su talune questioni tecniche relative all'esercizio delle ferrovie di Stato »;

Cavagnari, al ministro dei lavori pubblici, « sull'andamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Abignente.

ABIGNENTE. Onorevoli colleghi, confesso francamente che se avessi supposto tanto ardore e interessamento della Camera per la discussione testè chiusa sulla questione di politica estera, avrei ritardato la presentazione di questa interpellanza, perchè i fenomeni postumi di una discussione così agitata tutti possono vederli, e la discussione su questo argomento ferroviario non è certamente cosa leggera. È una questione di tale gravità che avrei desiderato non solo la presenza della maggior parte dei colleghi, ma la presenza soprattutto di quei pontefici della finanza i quali, ormai, non potrebbero, senza colpa, disinteressarsi di una questione così grave, dal momento che, per buona parte, le sorti della finanza italiana sono nelle mani dell'azienda ferroviaria di Stato.

Ma ormai il dado è tratto, e devo parlare e parlerò il più brevemente che posso. Vuol dire che questa discussione sarà preliminare ad un'altra che certamente verrà e deve essere preliminare, anche perchè mancano tutti gli elementi necessari a fare una discussione a fondo, mancano cioè il bilancio di assestamento, il bilancio di previsione 1909-910, e la relazione della Corte dei conti e molti altri elementi, oltrechè si potrà anche attendere la relazione della Commissione parlamentare di vigilanza.

Vuol dire che sarà una discussione posteriore a questa e molto più autorevole, perchè allora interverranno gli studiosi di finanza che oggi sono in buona parte assenti.

E mi permetta la Camera di inviare un saluto caldissimo ad uno di quelli che più si occupano di tali questioni, l'onorevole Rubini, che si trova infermo, e che spero possa prestissimo tornare tra noi e prendere parte a questa futura grande discussione.

Perchè ho presentato questa interpellanza? Questo è il mio fatto personale. Molta parte del pubblico avrà certo supposto quello che, da tre anni, si potè supporre, fin da quando cioè pubblicai la relazione sul bilancio del tesoro per l'esercizio 1906-907 e mi occupai della questione con un certo ardore, che fossi un dichiarato avversario dell'esercizio di Stato.

Io me ne occupai e preoccupai al punto da gettare un grido d'allarme per una dichiarazione molto autentica, quella della riduzione del prodotto netto al 12.13, come mi era stata segnalata da un documento ufficiale del direttore generale delle ferrovie, perchè pensava che questo 12.13 per cento non sarebbe stato più sufficiente (non sarebbe mai stato sufficiente) a coprire quelle tali spese di rinnovamento del materiale e degli impianti fissi stabilite in quella data media del cinque e oltre, in quanto per lo meno si sarebbe dovuto sperare un diciannove. Allora questa mia preoccupazione fece supporre che io avessi una intenzione che non aveva affatto.

In fondo oggi non siamo in quelle condizioni. Così fossimo rimasti al 12.13, io sarei gongolante di gioia. Purtroppo siamo scesi al 7.40. Ma non ho bisogno di dire a voi che non mi sono affatto commosso di quell'accusa allora, e che la debbo chiamare una comoda accusa, come quelle che si fanno unicamente per impedire di parlare.

Io ho creduto di aver fatto la vera difesa dell'esercizio di Stato, preoccupandomi che non diventasse rovinoso per la finanza. Il mezzo di mantenerlo vivo è saldo, non solo come forma, ma anche nella coscienza del paese, è appunto quello di fortificarlo, di tenerlo non come organo che faccia male, ma come organo che faccia bene alla finanza pubblica. E vi dirò che, se allora non mi dolsi, come non mi dolgo, di questa accusa, debbo anche dire che forse essa fu accreditata anche da un certo atteggiamento poco confidente, molto sospettoso verso di me di certe alte sfere, mentre io in verità debbo dichiarare che fui e sono certamente non meno riguardoso degli altri, ma io potrei anche dire il più riguardoso in questa Camera, di questa azienda autonoma di Stato, della quale certamente la maggior parte ignora la mia fisionomia e certamente come amministrazione ignora i miei caratteri. Cosa che io non faccio perchè gli interessi di quella plaga breve che io ho l'onore di rappresentare siano stati tenuti in grande cura. Tutt'altro, anzi perfino gli effetti di un disastro, di un grande aeremoto sono là dopo tre anni. Nè io me ne lagno, perchè io ho due sentimenti fissi su questa materia ferroviaria: non preoccupare in nessun modo, non contribuire neanche per minima parte per conto mio ad aggravare il lavoro di un'azienda in formazione, e d'altra parte un vero e profondo rispetto per il concetto di autonomia libera da ogni e qualsiasi ingerenza parlamentare, autonomia che molti hanno sul labbro, e che io confesso, ed ho il diritto di dire, ho veramente nell'animo.

Dunque io ho presentato la mia interpellanza non perchè io avessi avversione alla forma, che io ho desiderato per il primo, perchè in un mio discorso del 1904, prima ancora che si pensasse all'esercizio di Stato, ho creduto mio dovere di dichiarare che si trattava di una necessità oltre che economica anche politica dello Stato italiano, ma solo sono stato mosso a presentare un'interpellanza dal desiderio che si chiarisca dinanzi al Paese la difficoltà in cui si trova questa amministrazione, e che si veda quale è il fine cui noi tendiamo, e, se errori ci sono, come si possa eliminarli; perchè questo è il nostro dovere ed il nostro interesse.

■Eppoi francamente, diciamolo, perchè è bene sgombrare il campo, dove sono più i nemici dell'esercizio di Stato? È bene che una volta si dica che non esistono questi

nemici dell'esercizio di Stato, per lo meno qua dentro.

Ricordiamoci che la Sinistra, che venne al potere nel 1876 con l'esercizio privato, bandendo l'esercizio privato, per applicare l'esercizio privato, contro la Destra che voleva il contrario, fu quella che nel 1904-905 ha voluto ed ha votato l'esercizio di Stato; nè la Destra nè il Centro hanno raccolto la bandiera opposta, anzi hanno fatto atto di coerenza.

Dunque, qui dentro, come partito, non esistono avversari dell'esercizio di Stato, e non esistono neppure tra quelli che temevano i pericoli di un esercizio di Stato, perchè oggi essi sono i migliori amici dell'azienda di Stato.

Sono forse avversarie le Società esercenti, le quali non sono certo il Parlamento per fortuna? Ma io non trovo che le Società possano essere le nemiche dell'esercizio di Stato, perchè mai come ora esse hanno lavorato tranquillamente senza le responsabilità che avevano un tempo e le alee di un esercizio industriale di quel genere. Quindi non avrebbero interesse a far fallire una cosa nella quale non trovarono tutta la fortuna.

Ed allora quali possono essere i nemici dell'esercizio di Stato?

Essi per me esistono solamente in coloro che vogliono aiutare a chè l'Amministrazione non si ricostituisca per bene e non sia fruttifera veramente. Questi sono i veri nemici, i quali possono solo così sperare in un *revirement* dell'opinione pubblica.

E potrebbero anche esservi altri avversari, ma non dell'Amministrazione dell'azienda di Stato, non della statizzazione ferroviaria, ma invece della forma attuale. E di questi parlerò in ultimo, perchè questo è un punto delicato, su cui in fine del discorso mi permetterò di richiamare l'attenzione della Camera e del Governo soprattutto.

Sgombrato il campo da queste preoccupazioni, le quali sono quelle che non consentono che si abbia un retto giudizio, veniamo alla sostanza.

Il presidente della Giunta generale del bilancio, onorevole Tedesco, in un giorno di mie care consuetudini famigliari, per le quali ero assente dalla Camera, il 24 giugno dell'anno scorso, parlava sul bilancio di assetamento. E per poter dimostrare quella tesi intorno alle riserve ed intorno alla prelevazione delle riserve, si richiamava ai pareri di due relatori della legge ferroviaria del 1907, l'onorevole Edoardo D'Amico ed il

sottoscritto, e ne invocava l'avviso come se esso fosse la *mens* legislativa. Però in un incidente, rivolgendosi all'onorevole Alessio, diceva che « dei due relatori ve n'era uno specialmente, che vedeva con quei tali occhiali neri che inforca tanto volentieri l'onorevole Alessio ».

L'onorevole Tedesco si riferiva alle mie preoccupazioni per quella tale percentuale di utili netti che la Direzione generale delle ferrovie di Stato aveva notificato alla Giunta generale del bilancio per l'esercizio 1906-907 e diceva che io avevo un po' dipinto in nero in quella mia, purtroppo infamata, relazione...

CARCANO, *ministro del tesoro*. Infamata mai; ammirata sì!

ABIGNENTE. Ma, in fondo, se io fossi stato presente allora (devo dargli la risposta ora che ho veduto tutti gli appunti e le carte), avrei detto all'amico Tedesco: le mie lenti nere sono state mai pericolose alla finanza italiana? Le lenti rosee, non sue, ma di altri tempi che purtroppo si riattaccano ad un nome fulgido del Mezzogiorno, procurarono dei dolori al nostro paese. Perchè le lenti rosee assai spesso non fanno preoccupare dell'indomani, ma fanno prevedere ricchezze che non sono previste e che non vi sono, fanno addormentare sul presente e sull'avvenire, promuovono e procacciano le pressioni dell'ambiente che sono le più pericolose (*Bravo!*) e promuovono i dispendi e poi... e poi viene la logismografia, la quale è più pericolosa, perchè tende a dissimulare uno stato di cose poco lieto. Le lenti nere, invece che cosa fanno?

Tutto al più fanno male a chi le porta, perchè gli danno il dolore di cuore, ma fanno bene al paese, perchè tengono in sull'avviso tutti e perchè fanno adoperare la virtù del risparmio; quella virtù la quale ha dato giornate liete alla finanza italiana e giornate molto confortanti al credito del paese.

Dunque, carissimo amico Tedesco e compagno di scuola per tanti lunghi e lontani anni, io voglio seguire ad inforcare le lenti nere, e spero che anche ella si associerà a me in questo, sebbene non lieto, ma opportuno, ministero.

E ciò detto soggiungo: ma veramente questo esercizio di Stato ferroviario ci dà preoccupazioni? La discesa dei proventi netti e l'aumento vertiginoso delle spese sono tali da preoccuparci? Io credo che non debbano sconfortarci: ecco la mia opinione

molto chiara. Ma credo che debbano preoccuparci perchè abbiamo dinanzi a noi molto campo di lavoro e soprattutto dobbiamo avere molto ministero di fermezza, senza del quale è difficile che noi arriviamo a correggere gli errori passati.

La discesa dei proventi netti è molto grave. Infatti, mentre la previsione dell'esercizio 1907-908 ci dava 434 milioni di provento lordo e 47 milioni di provento netto, cioè l'11 per cento, l'assestamento ci fornì la sorpresa d'un aumento a 456 milioni di prodotto lordo ed a 48 milioni di provento netto; il che vuol dire che la proporzione scese a 10.5.

Ma il consuntivo ci dette una sorpresa più grossa ancora, facendoci sapere che a 482 milioni era giunto il prodotto lordo ed a 43 milioni il prodotto netto; e cioè, che la proporzione era scesa ancora al 9 per cento. Vuol dire che il peggioramento fu di 58 milioni.

Nella previsione del 1908-909, abbiamo 477 milioni di prodotto lordo e 47,560,000 di prodotto netto; ma l'assestamento ci ha dato 509,720,000 di prodotto lordo e 37,780,000 di prodotto netto: cioè, siamo discesi al 7.50, con un peggioramento di 43 milioni, salvo quello che ci darà il consuntivo che tutti dobbiamo augurarci che ci dia migliori notizie.

Ma la previsione del 1909-910, che la Direzione generale ci fornisce, non è certamente tale, da incoraggiarci a presumere che il consuntivo ci potrà dare queste migliori notizie: perchè questa previsione ci dice che avremo 539 milioni di prodotto lordo e 40 milioni di prodotto netto: cioè a dire, che la proporzione dal 7.50 scenderà al 7.40.

Questa è, nelle sue linee schematiche, la condizione delle cose.

Non voglio approfondirmi in un esame

di cifre, che certamente sarebbe inopportuno ed annoierebbe i colleghi, ma credo che bastino queste cifre, che sono esattissime, per quanto gravi.

Deve questa condizione di cose disanimarci? Non lo credo, e l'ho detto dianzi; credo, invece, che dobbiamo pensare a studiarne le cause. E quali, secondo il mio debolissimo avviso, sono codeste cause?

Anzitutto, debbo qui fare una considerazione. Troppa gente e troppo numero di giornali e di effemeridi divulgano l'opinione che la causa precipua sia nel maggiore dispendio concernente il personale. Ora, io potrò mancare di tante qualità, e certamente mi mancano; ma quella della franchezza è la norma assoluta della mia esistenza. Con la massima franchezza, pertanto, dirò che non credo che questa opinione sia vera; e debbo pregare gli onorevoli colleghi perchè, convincendosi di quello che dirò, diano opera a che questa pericolosissima opinione sia dissipata nel paese.

È veramente il personale la causa di questo rincrudimento delle spese? Certo, esso vi contribuisce; ma non ne è la sola causa.

Le spese ferroviarie ordinarie della rete di Stato da 380 milioni che erano nel 1906-1907, sono salite a 438 milioni nel 1907-908; cioè, hanno avuto un aumento di 58 milioni, ossia del 16 per cento; e le spese di personale che, nel 1906-907, furono in totale 183,065,000, nel 1907-908 salirono a 200,525,500: cioè, crebbero di 17,460,500, ossia del nove per cento.

Ma per dire se una spesa è dovuta al personale, e a quale personale, se questo aggravamento di spesa è dovuto tutto al personale o meno, discriminiamo un po' queste cifre. E su questo punto io richiamo un po' l'attenzione dei colleghi.

Leggo la tabella riassuntiva delle spese del personale:

Spese di personale (con le spese diverse).

	1906-907	1907-908	Differenze	Medie (1)
Spese ordinarie	380,000,000	438,000,000	+ 58,000,000	16 %
Spese di personale:				
Amministrazione:				
Direzione generale	18,700,000	19,210,000	+ 510,000	3 %
Magazzini	3,250,000	3,500,000	+ 250,000	10 %
Contributo previdenza	11,050,000	12,700,000	+ 1,650,000	15 %
Spese diverse	6,900,000	8,700,000	+ 1,800,000	26 %
	39,900,000	44,110,000	+ 4,210,000	11 %
Servizio attivo:				
Mantenimento e sorveglianza	35,000,000	37,800,000	+ 2,800,000	8 %
Trazione e officine	34,700,000	38,800,000	+ 4,100,000	10 %
Movimento e traffico	73,300,000	79,600,000	+ 6,300,000	8 %
Stretto di Messina	165,000	215,500	+ 50,500	31 %
	143,165,000	156,415,500	+ 13,250,500	9 %
Totale spese di personale . . .	183,065,000	200,525,500	+ 17,460,500	9 %

(1) I numeri di questa colonna indicano di quanto per cento le cifre del 1907-908 superano quelle del 1906-907

Da questa tabella dunque risulta che mentre le spese dell'Amministrazione centrale crebbero di 4,210,000 e cioè dell'11 per cento, quelle del personale del servizio attivo crebbero di 13,250,500 e cioè del 9 per cento.

Dunque le spese del personale, se è vero che crescono, crescono per effetto di leggi, e per quanto riguarda il personale del servizio attivo bisogna notare che sono cresciute in proporzioni maggiori le spese relative alla Amministrazione centrale. È questo il punto delicato su cui richiamo l'attenzione dei colleghi, perchè non sia riversata, dirò così, un'ondata di preoccupazioni e direi quasi di spregio verso la massa di coloro i quali più attivamente lavorano in questa azienda, di coloro che sono i produttori, dirò così, dell'azienda stessa, perchè questo potrebbe essere pericoloso per ragioni che io dirò in fine del mio discorso. Non c'è niente di peggio che insistere e far la voce grossa e denunciare delle pretese ingiustizie, acuire con dei ragionamenti artificiosi, delle ingiustizie vere, creare dei risentimenti, non solo, ma delle reazioni che non possono giovare nè all'azienda di Stato, nè al Governo, perchè tutti desideriamo che si lavori con molta lena e senza preoccupazioni.

Io credo che valga la pena di dissipare questi dubbi, che l'aumento sia dovuto in generale ai ferrovieri. La maggior parte dell'aggravamento delle spese del personale, per quanto si riferisce al personale attivo, riguarda ben altro, ma non è neppure il caso di fare la voce grossa nel senso di fare torto a Tizio o a Sempronio, perchè questi fatti sono, direi, quasi necessari ed inevitabili e si svolgono sempre quando si tratta di una azienda che si va a costituire *ex abrupto*, come è avvenuto in Italia.

A questo proposito mi permetta la Camera che io dia lettura di un notevole brano di un articolo del signor Nicola Trevisonno sul *Giornale degli economisti*, articolo che io ho potuto avere per fortuna in bozze.

Questo scrittore, che è un socialista sindacalista, manifesta opinioni così spassionate sull'argomento ferroviario, che mi hanno impressionato.

E, siccome parla di questo argomento del personale, e siccome vi è qualche indice in quelle parole sue che deve tenere avvertiti gli uomini politici che si occupano della questione, così consentirà la Camera che io la interessi per poco sull'argomento.

« Il gran pubblico (scrive) intanto con-

tinua a credere che nelle ferrovie tutto è divorato dal personale, mentre invece esse offrono stipendii massimi e minimi che solo sono appena paragonabili a quelli degli impiegati delle poste e dei telegrafi, che però lavorano otto ore soltanto, senza essere esposti a tutti i pericoli e a tutte le responsabilità cui sono esposti i ferrovieri, che sono obbligati ancora oggi dallo Stato a compiere un lavoro maggiore di quello che compivano anche sotto la passata gestione sociale.

« Nel 1903 infatti erano addetti alle ferrovie, su poco più di 10,000 chilometri di linea, 103,391 agenti, che rappresentavano il 18 per cento per ogni milione di prodotto. Mentre attualmente con oltre 13,000 chilometri di linea abbiamo 127,372 agenti, con una percentuale del 12.17 per un milione di prodotto. Ora è vero che le Società private nell'anno 1903 spendevano una percentuale del 0.3975 dei prodotti per gli stipendi, le paghe e le competenze accessorie per i propri agenti, mentre le ferrovie dello Stato corrispondevano nel 1906-907 una somma di lire 188,922,652, pari a 0.461 dei prodotti. Ma, oltre che tener presente l'aumento del numero degli agenti in rapporto all'aumento della rete, occorre anche tener conto del fatto che l'Amministrazione dello Stato spende lire 7,800,000 per prestazioni che trovano un corrispettivo nelle quote per lavori e provviste patrimoniali, per lavori di ufficio che le Società non erano obbligate a fare, e per operazioni inerenti alla liquidazione della cessata gestione e alle esigenze peculiari di un'Amministrazione di Stato. Per di più allo aumento della percentuale di spesa per milioni di prodotto ha anche contribuito l'aumento vertiginoso del personale che si va addensando nella Direzione generale delle ferrovie; aumento che nel solo 1906-907 è stato di 1381, portando da 7495 a 8876 gli impiegati esistenti.

« Allorchè gli adoratori del « Dio-Stato » si agitarono per ottenere in Italia il riscatto delle ferrovie, non mancarono di protestare contro l'assunzione dell'avventiziato, che liberava le Società dagli obblighi degli aumenti di stipendi e paghe, delle Casse pensioni e soccorsi, e di tanti altri diritti costituenti una vita meno infelice per il personale di ruolo. Ebbene, gli agenti avventizi che erano soltanto 18,586 nel 1903, a tutto il 1907, con l'assunzione delle ferrovie da parte dello Stato, sono saliti a 36,840. Peggio di così non poteva succedere!...

« In tale stato di cose è inutile imprecare più contro il personale, se il servizio non funziona a dovere; ed è inutile adottare contro di esso quei provvedimenti draconiani che spesso la Direzione delle ferrovie adotta, con la buona intenzione di riuscire ad ottenere che il personale faccia il proprio dovere. Perché bisogna convenire che vi sono gravi mancanze, che pure non si possono chiamare tali e che sfuggono ad ogni sanzione punitiva, contro le quali bisogna premunirsi. Come si fa, ad esempio, a punire in un ferroviere o in un impiegato di qualsiasi altra amministrazione la mancanza di iniziativa? Eppure queste mancanze si verificano ogni giorno!... Fu infatti proprio una mancanza d'iniziativa che permise, il 22 gennaio 1907, che un treno di lusso rimanesse bloccato, a causa della caduta di pochi fiocchi di neve, per 24 ore sulla linea Roma Napoli, e per cui, ogni qualvolta succede un caso imprevisto, tutto il mondo ferroviario resta sorpreso o noncurante, in attesa d'ordini ».

E qui porta una quantità di esempi e di fatti importantissimi che io non leggo, ripeto, per non annoiare la Camera.

Ma vedano, appunto, con quanta sincerità un sindacalista socialista parla della questione. Questo ci deve fare avvisati che la questione è vivamente agitata, e che deve preoccupare soprattutto gli uomini di Stato, perchè è indice di altre cose che mi permetterò di richiamare in fine del mio discorso.

Ma, gli aumenti di spesa vi sono a causa dell'aumento del personale o a causa delle leggi da noi votate in ordine al personale? Se vi sono, in relazione alla amministrazione centrale, la quale non ha ancora preso il suo assetto definitivo, come si vedrà quando tratterò dell'ordinamento amministrativo, se vi sono e si sono constatate dall'onorevole ministro, il quale ha parlato di false manovre, di false spese conseguenti, vi sono anche perchè vi è un continuo aumento di oneri per il vertiginoso movimento delle provviste.

Io non voglio rimpicciolire l'argomento, con una quantità di piccoli fatti, con una quantità di piccole notizie, le quali purtroppo pervengono a chiunque qui presenti una mozione o una interpellanza. Gli onorevoli colleghi potranno comprendere quale è la quantità di carta che io ho ricevuto in questi giorni più o meno anonima.

Ma io di questa ondata della vita ferro-

viaria faccio grazia alla Camera ed a me stesso. Sono gli incidenti necessari in una amministrazione di due miliardi, incidenti che debbono verificarsi, e che non devono rimpicciolire la nostra visione: noi dobbiamo occuparci delle grandi linee del problema. Ma veniamo a questo punto: il vertiginoso aumento delle provviste produce un aumento di spese e di oneri su l'amministrazione ferroviaria, e, secondo me, può produrre anche altre conseguenze gravi al credito, alla finanza, al tesoro, ed anche all'industria nazionale.

Io non ripeterò quello che il medesimo autore che or ora ho citato, ha scritto in un altro suo articolo nel *Giornale degli Economisti*.

Egli deplora che la Cassa depositi e prestiti non possa funzionare o quasi in ordine a tante altre richieste che si fanno da parte di provincie, comuni e consorzi, appunto perchè deve destinare tutte le sue risorse alle provviste ferroviarie. È un fatto però innegabile che la Cassa depositi e prestiti è continuamente smunta perchè si parla di quasi 10 milioni che deve provvedere ogni mese alle ferrovie per le provviste; ed è certo che su questo punto, nonostante le dichiarazioni che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha fatte in altre occasioni, è necessario che ci intendiamo.

Un giornale, il quale non è certamente fra quelli che possono essere sospetti come antigovernativi, scriveva all'indomani del discorso 24 giugno 1908: « La Commissione parlamentare di vigilanza ha osservato che, nell'approvare la spesa di 610 milioni per le ferrovie si prevedeva una spesa totale di soli 980 milioni per il materiale rotabile sino al 1911, mentre con gli ordinativi attuali, per quanto limitati, al 1° luglio 1908 si giunge a 463 milioni ». Quel giornale volendo confutare quanto aveva detto l'onorevole ministro, soprattutto per ciò che riguardava le campagne autunnali che ci danno tanta preoccupazione, fanno tanto palpitare le regioni vinicole, diceva che se la Germania avesse voluto provvedere in altrettanta misura, avrebbe dovuto fare una provvista di carri enorme ed avrebbe dovuto per conseguenza accrescere le tariffe ferroviarie.

Ma prescindiamo da questo che è un argomento polemico. Si dice da altri che si potrebbero utilizzare molto meglio carri e locomotive; che, in altri termini, l'intensificazione dell'utilizzazione potrebbe rime-

diare a tutte le deficienze senza aggravar enormemente il bilancio dello Stato. E qui sta precisamente la tesi dell'onorevole Rubini. Io però sono un po' propenso alla equanimità e credo che si possa prendere il bene dall'una e dall'altra parte.

L'onorevole Rubini considera la questione troppo prammaticamente e vuol trarre tutto il possibile utile dell'intensificazione del servizio, mentre il ministro vorrebbe avere tanto materiale da averlo sempre pronto.

Si tratta dunque che ciascuno sostiene la propria tesi e, quando ciascuno vuol sostenere la propria tesi, difficilmente si può mettere in quella tale condizione di equità che è necessaria nella discussione di tali questioni.

È utile e necessario, dico io, avere molto materiale, ma è anche bene non affaticare troppo il tesoro e la Cassa depositi e prestiti; è utile anzi dare qualche remora, non perchè il tesoro sia esausto o possa esaurirsi ma perchè i periodi di sosta sono sempre opportuni. Su questo punto potrei manifestare un'opinione che potrebbe anche non essere tenuta in conto ma che i colleghi potrebbero apprezzare almeno per il momento.

Non potrebbe il ministro farsi un piano minimo del fabbisogno quinquennale delle provviste ferroviarie dando impegni all'industria nazionale su per giù in quel limite? Ciò per due motivi, il primo per dare, come ho detto, un po' di riposo al tesoro ed alla Cassa depositi e prestiti, il secondo perchè non si faccia della pletera di commissioni di carri, quella tal pletera nell'industria alla quale fatalmente deve succedere una depressione che non si sa dove ci condurrebbe?

E ciò detto passo oltre. Intorno alla utilizzazione darò solamente un dato di fatto, che desidero che il ministro prenda in esame. L'onorevole ministro potrà trovarlo non opportuno, ma un dato di fatto, fornito da un amico, può essere tenuto in considerazione.

L'onorevole ministro Tedesco diffidò le società perchè non avessero nei depositi di riparazione più del 7 per cento, e fece benissimo. Ebbene oggi, in qualche compartimento, si arriva nei depositi di riparazione al 20 per cento.

La stessa relazione della Direzione generale a pagina 86 ne accusa il 17 per cento.

Il 17 per cento è molto e su questo deve portarsi lo studio dell'amministrazione.

Passo al riordinamento amministrativo: false manovre e false spese. Eh! Sì, sono inevitabili, non solo, ma sono confessate dalla stessa amministrazione. Nessuno ne dubita. Già l'onorevole ministro nel suo discorso del 24 giugno ne parlò in modo molto chiaro, e disse dover essere indefettibile obiettivo della amministrazione ottenere un maggior rendimento dalla unità di lavoro, il che è tanto meno difficile perchè lo svolgimento del traffico porterebbe un aumento di personale e basterebbe farne assorbire l'esuberanza che vi possa essere nel personale attuale...; e soggiungeva: « reputo che per più vie bisogna tendere al maggior rendimento della unità di lavoro » ed accennava ai seguenti disegni: economia nelle spese, modificazioni nell'ordinamento interno dei compartimenti e semplificazione di alcuni servizi.

Ora l'onorevole ministro ci dà la più autorevole conferma del male col rimedio, che sta studiando, e su cui fondò parte degli affidamenti, che tutti sperano con buona ragione perchè è già passato un certo periodo di tempo dal giorno, in cui egli parlava. Ma anche la direzione generale confessa questo difetto, che è molto notevole.

In una industria le false manovre sono assolutamente il peggior danno, il danno più fatale ed anche più irreparabile. A ciò bisogna assolutamente rimediare. Ma sopra un punto solo voglio richiamare l'attenzione della Camera e del ministro, e cioè su quanto riguarda i compartimenti.

Qui mi sia permessa una parola coraggiosa. Dice la Direzione generale che la unità di indirizzo nel periodo iniziale della nuova azienda mise in evidenza nel suo funzionamento alcuni inconvenienti, « principalmente perchè ciascuna Direzione compartimentale tendeva a far fronte ai bisogni delle proprie linee mediante provvedimenti, spesso sproporzionati alla potenzialità generale della amministrazione, e non in rapporto con i bisogni delle altre parti della rete ». Per rendere concorde l'azione furono istituite le tre Divisioni: movimento e traffico; trazione e materiale rotabile; mantenimento e sorveglianza, e fu stabilito che ciascuna Divisione e ciascun ufficio dipendesse direttamente dal rispettivo servizio centrale della Direzione generale.

Ma, parlando poi dei compartimenti, ecco quello che l'Amministrazione dichiara e che

è importantissimo: « la determinazione delle attribuzioni del capo del compartimento e di quelle del Comitato d'esercizio, nonché dell'ordinamento delle divisioni e le facoltà dei capi rispettivi, fu col citato decreto reale riferita al Consiglio d'amministrazione, il quale vi provvede approvando le disposizioni generali per l'attuazione del nuovo ordinamento e quelle particolari per l'assetto rispettivamente delle Divisioni del movimento, del mantenimento e della trazione. Furono cioè definite le attribuzioni del capo del compartimento, precisandone, nei rapporti con le divisioni il carattere, dando al medesimo la veste di rappresentante legale del direttore generale, col compito di tenere questo costantemente informato del modo come procede il servizio, dei bisogni che si manifestano nelle circoscrizioni, eccetera ». Come vedono, è diventato molto figurativo, dopo la istituzione delle due Direzioni del traffico e del movimento, questo compartimento, è diventato qualche cosa di superfetazione, che impaccia, al quale si dà quasi l'aspetto di decorazione rappresentativa della Direzione centrale.

Ora, ridotti a questo punto, nessuno più di me può essere dolente che la legge possa, in questo momento, impedire l'abolizione dei compartimenti. Ma può ben esser concesso all'ex relatore della legge di pregare il Governo di presentare un piccolo disegno di legge, bello, coraggioso e semplice, che abolisca questi compartimenti, e ci dia anche tutte quelle altre modificazioni alla legge che la Commissione dei diciotto, che all'onorevole Daneo ed a me fece l'onore di nominarci relatori, non si dissimulò. Anzi, quella Commissione, presieduta dall'onorevole Lacava allora non ancora ministro, dichiarò nella sua relazione che a breve scadenza si sarebbero imposte modificazioni alla legge.

Ora la Camera è prontissima, ne ho piena fiducia, per lo meno ad abbordare nelle linee essenziali queste modificazioni, subito, e a rapidamente accordarle. Perché il peggio è mantenere degli enti, degli uffici, delle rappresentanze inutili, che non solo costituiscono una spesa, ma sono anche la fonte di quelle tali false manovre che giustamente il direttore generale delle ferrovie e l'onorevole ministro deplorano.

Quindi, come vero amico dell'azienda ferroviaria e del Governo, fo viva istanza perchè l'onorevole ministro, nel risponder-

mi, ci dia l'affidamento che queste modificazioni verranno portate subito, con un breve progetto.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Fu modificato il titolo della legge; perchè diceva « definitivo » e questa parola fu soppressa.

ABIGNENTE. Ed ora veniamo al bilancio, che è l'ultima parte del mio discorso.

Se io dicessi che sono contento della sostanza e della forma del bilancio, della sua evidenza e della sua chiarezza, io direi tal cosa che l'onorevole ministro avrebbe il diritto di redarguirmi, e che la stessa Direzione generale, che formula questo bilancio, avrebbe diritto di deridermi.

Perchè, prima di tutto, l'onorevole ministro, in quel tal discorso, che ho qui come un vade-mecum, lo dichiarò. « Non si può redigere un bilancio semplice, chiaro, ecc.; perchè siamo in sede di studio della forma da dare a questo bilancio ».

Ed egli aveva nominato una Commissione di persone competentissime, e che elogiava giustamente, che erano quasi al termine del loro lavoro, per formulare le direttive ed i principi per fare un bilancio evidente e chiaro.

Non basta: l'onorevole ministro del tesoro, nella stessa tornata, disse le medesime cose, e la Direzione generale, ugualmente conferma queste difficoltà.

Ma se, ripeto, dicessi di essere soddisfatto, mi metterei poi in altra evidente contraddizione, che non è permessa neppure al più infimo, quale sono io, parlamentare; cioè col controllo costituzionale della Corte dei conti, che non ha potuto approvare il bilancio ferroviario, anche quest'anno, perchè dichiara che i documenti sono arrivati in ritardo.

Dunque, come potrei dire: sono contento? Non lo posso dire.

Ma, l'onorevole ministro disse che i lavori della Commissione erano quasi in fine; e mi è giunta notizia, non so se sia esatta...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono finiti.

ABIGNENTE. ...che questi lavori erano finiti, che il ministro li aveva accolti in massima e che vi era solo una differenza, per i molteplici capitoli che voleva creare la Commissione, mentre invece il ministro vorrebbe fare dei capitoli e sub-capitoli.

E, se questo è esatto, mi permetto di rivolgere una preghiera all'onorevole ministro.

La legge di contabilità generale dello

Stato, negli articoli 35 e 36, stabilisce due norme che sono indeprecabili. La prima: che non si possono variare le somme da un capitolo all'altro; la seconda: che le variazioni da un articolo all'altro si fanno con decreto ministeriale, approvato dalla Corte dei conti.

Queste norme sono state mantenute anche nel progetto di legge di contabilità generale che è in esame alla nostra Giunta generale del bilancio, (abbiamo già tenuto tre sedute) nel quale progetto gli articoli 43, 44 e 45, sono identici a quelli della legge vigente.

Ciò vuol dire che il Governo mantiene questi principi. Ora, se li mantiene, io pregherei l'onorevole ministro di tener presente questo concetto: che le variazioni da capitolo a capitolo o da sub-capitolo a sub-capitolo siano garantite.

E questo non solamente per il ministro, ma per la sincerità dei bilanci, perchè poi una concessione che si fa su questo punto, oppure una variazione che si manca di stabilire in un regolamento, in una legge, impaccia un'amministrazione e la costringe in limiti ristretti, in limiti assolutamente indeclinabili, contro l'interesse pubblico; oppure la mette nella condizione di dover mancare di sincerità.

E ciò detto, io passo ad un ultimo punto. Mi permetta l'onorevole ministro di domandare schiarimenti sopra talune sconcordanze (io le chiamo così, mi perdoni, anche perchè oggi è giornata quasi musicale)...

Voci. Giornata musicale? A che vuole alludere?

ABIGNENTE. ...È giornata di grandi concerti musicali...

Voci. Già, il Corea!

ABIGNENTE. ...mi permetta l'onorevole ministro di domandare schiarimenti sopra talune sconcordanze di cifre del bilancio. Nella perspicua relazione del direttore generale, a pagine 233 io trovo che vi è portata una cifra per « provviste ferroviarie di 139 milioni 249 mila e frazioni. Questi 139 milioni 249 mila e frazioni, si compongono così: 130 milioni tondi tondi che formano la sovvenzione del Tesoro per l'anno 1908-909; e 9 milioni e frazioni che sono un residuo dell'esercizio decorso. Ora (abbia la bontà la Camera di seguirmi su questo punto), questi 139 milioni e frazioni non hanno dato come in tutti gli esercizi precedenti alcun residuo, nessuno stralcio: sono stati spesi tondi fino al millesimo. Ora,

questa coincidenza mi ha sorpreso un pò, e mi permetta la Camera (io che sono, un petulante facitor di conti) di dichiarare che ho voluto spiegarmi la cosa e non sono riuscito a spiegarmela...

LEALI. È naturale!

ABIGNENTE. No, non è naturale affatto...

LEALI. Volevo dire che è naturale che non si possa spiegare... (*ilarità*).

ABIGNENTE. Ora, a pagina 77 della stessa relazione, io ho trovato segnato il numero delle ordinazioni fatte nel 1907-908, che sono le seguenti: « locomotive 506, locomotori elettrici 25, carrozze 1099, bagagliai 946, carri 5970 ».

A pagina 76 della stessa relazione, si dice che furono consegnate: « locomotive 346, locomotori elettrici 2, carrozze 595, bagagliai 62, e carri 9934 ».

Ora, in queste ingenti consegne, soprattutto di carri, evidentemente devono essere comprese le ordinazioni precedenti a quelle relative ai nove milioni di residuo: questo è chiaro. Ma quello che resta non dubbio è che secondo le ordinazioni fatte — dice la stessa relazione — sono da consegnare ancora locomotive 100, locomotori 23, carrozze 504, bagagliai 884.

Ora ho fatto un conto di questo genere: ho preso tutte le cifre le quali sono riportate a pagina 78, per vedere i prezzi medi delle locomotive, dei carri, dei bagagliai, ecc., ed ho trovato che le locomotive sono quotate per 96,502, i locomotori per 134,780, le carrozze per 50,729 e i bagagliai per 19,171.

Ora, fatto il conto di queste consegne da fare ancora, come la stessa relazione ci dice, si ha che esse rappresentano un complesso di lire 61 milioni.

Ora, siccome per la legge di contabilità generale dello Stato (e perciò io sono un petulante) è stabilito all'articolo 2 che anche le somme impegnate, vale a dire quelle relative anche a quel materiale per cui lo Stato ha preso obbligo verso i fornitori, devono essere considerate come un impegno del bilancio, io dico: dove sono? Nei 139 milioni non le trovo, perchè, dice la relazione, sono stati tutti spesi, tutti già spesi...

DE NAVA. Impegnati!...

ABIGNENTE. Ma scusi tanto; e allora mi trovi la colonna in cui c'è questo impegno...

DE NAVA. Gli impegni sono interni, non si mettono in bilancio...

ABIGNENTE. Mi permetta l'onorevole

De Nava di contraddirlo perchè, a tenore dell'articolo 2 della legge di contabilità generale dello Stato, gli impegni devono essere scritti nel bilancio.

Dunque ora non so conciliare questa mancanza, e avrò sicuramente il chiarimento dall'onorevole ministro.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Certo!

ABIGNENTE. D'altronde non so conciliare neppure che mentre a pagina 255 è detto che dei 139 milioni spesi ed impegnati, furono devoluti al materiale rotabile lire 77,547,325.15 comprese le spese in conto residui; questa cifra la trovo in contraddizione con l'altra a pagina 78, che furono date commesse per lire 163,304,831.

Insomma queste cifre non concordano, e appunto perchè fra esse non v'è alcuna relazione nè concordanza, ho diritto di domandare al ministro un chiarimento che, ripeto, spero di avere sodisfacentissimo.

E da ultimo, l'onorevole ministro, nel suo discorso del 24 giugno, osservava di voler resistere a che alla amministrazione ferroviaria fossero addossate spese che non sono dell'esercizio ferroviario.

Ora domando ugualmente a lui: questo suo proposito lo ha applicato in tutto e per tutto?

È inutile che faccia memoria di tutte le spese, ma sarà utile tenere in evidenza che l'esercizio ferroviario qualche cosa ha speso anche per altri dicasteri; e qui c'è un'altra sofisticazione di bilancio che non è permessa.

Onorevoli colleghi, sono giunto alla fine del mio noiosissimo discorso...

Varie voci. Tutt'altro!

ABIGNENTE. Noi scontiamo l'errore di aver fatto una affrettata costruzione, e di aver subito le pressioni dell'ambiente. E qui mi permetteranno gli amici dell'estrema sinistra presenti che io mi rivolga a loro.

Voci. Sono pochi!

ABIGNENTE. C'è la parte migliore!

Essi veramente sono soddisfatti del loro grido e della loro pressione insistente, per indurre in una determinazione così precipitosa? Io non lo credo; ma come non credo a questo, credo che sarebbe ugualmente fatale ora secondare altre pressioni di altro genere le quali possano sconvolgere, per far rifare, quello che abbiamo ora fatto. Ecco la preghiera che rivolgo agli amici dell'estrema sinistra, di considerare cioè l'avvenire, ed evitare altre scosse, per-

chè, ripeto, non siamo ancora usciti da una faticosa formazione, e sarebbe molto più disastroso per la finanza e per il credito pubblico andare in un'altra via peggiore.

Mi permettano gli onorevoli colleghi di leggere un brano di un giornale che dal mio punto di vista non dovrei ritenere ortodosso, cioè l'*Avanti* del 14 novembre di quest'anno.

Dice questo giornale: « Fino a che le Ferrovie di Stato avranno l'alto coefficiente odierno di esercizio e con la larga corrente di antipatie che i metodi sindacalisti ci hanno guadagnato e col vento che tira, da Bertolini a Carcano, i miglioramenti purtroppo non verranno. Bisognerà renderli possibili in altro modo... »

BISSOLATI. È un'intervista.

ABIGNENTE. È l'intervista Baglioni.

Dice l'autore dell'intervista: « Agitare la vecchia formula barbarica le ferrovie ai ferrovieri, è meno che inutile: è assurdo: È come dire: la scuola ai maestri, la scopa agli spazzini! »

Eppoi soggiunge: « Così ci proponiamo di studiare (e su questo punto io richiamo l'attenzione del Governo e della Camera) il bilancio ferroviario e l'organizzazione dei vari servizi, di preparare, mediante un segretario tecnico centrale e delle sezioni compartimentali incaricati di raccogliere e coordinare il materiale occorrente di critica e di controllo, un piano completo di economie e di riforme, dimostrando con le cifre alla mano che le nostre richieste potrebbero essere soddisfatte, con vantaggio del servizio e del pubblico, usando maggior prudenza e accortezza nei contratti per le forniture, utilizzando meglio buona parte del personale, specie superiore, togliendo tutti i giri viziosi della burocrazia odierna, abolendo uffici inutili quanto costosi, dando insomma all'organismo ferroviario, specie per quanto riguarda la sua funzionalità, un carattere molto meno burocratico e più industriale ».

Qui l'intervistante domanda all'intervistato se crede tutto ciò possibile e questi ripete che è convintissimo ed enuncia quei tali fatti che io chiamo aneddoti ferroviari e che non mi permetto di ripetere alla Camera.

Io, da questo articolo, che mi pare un lampeggiare della massa ferroviaria, debbo trarre una conseguenza, quella cioè che fin qui non sono stati tenuti in conto i critici finanziari. Oramai la critica dal campo dei

finanziari è passata a quello degli organizzati: sarà una cosa più grande, ma certo meno piacevole pel Governo, e di conseguenza io devo augurarmi che il Governo su questo accenno lieve ma prudente, volga lo sguardo con quell'acume e con quella serietà che merita l'argomento, poichè sarebbe un grave pericolo il giorno in cui idee di questo genere potessero essere non solo applicate per il fine palese cui tendono, ma per il fine più grave di sconvolgere una amministrazione, che non ha ancora trovato il suo assetto.

Ed io spero che la saggezza del Parlamento e del Governo e l'equilibrio del popolo italiano risparmino nuovi dolori alla finanza dello Stato e che la finanza trovi da oggi in poi nell'amministrazione ferroviaria ragioni di conforto e non di preoccupazione. (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza dell'onorevole Guerritore al ministro dei lavori pubblici « sull'amministrazione delle ferrovie di Stato, » ma, non essendo presente l'onorevole interpellante, essa s'intende ritirata.

Segue l'interpellanza dell'onorevole Reggio al ministro dei lavori pubblici « su talune questioni tecniche relative all'esercizio delle ferrovie di Stato ».

L'onorevole Reggio ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

REGGIO. Onorevoli colleghi, molto opportunamente l'onorevole Abignente ha sollevato la questione sull'esercizio delle ferrovie di Stato, e poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nell'accettare la sua interpellanza, ha rivolto l'invito agli altri deputati che volessero presentare qualche osservazione, di interloquire in proposito allargando così il campo della discussione, io profittando di questo invito, ho voluto prender parte a questa discussione, non per trattare di questioni di indole generale ma per portare il modesto contributo di osservazioni che credo possano giovare nello studio dell'esercizio delle ferrovie, tanto dal lato tecnico che da quello finanziario.

Negli anni decorsi le ferrovie dettero luogo a crisi assai gravi che impensierirono il paese e provocarono vivaci osservazioni da parte degli enti pubblici e privati e della stampa tutta.

I tecnici non potevano però dimenticare che si era al domani di un mutamento importante per le ferrovie, al domani cioè del-

l'assunzione di esse da parte dello Stato e che le ferrovie erano allo Stato tornate esaurite di materiale e di impianti.

Questo resé i tecnici indulgenti e fiduciosi in un miglioramento che si sarebbe gradualmente verificato e che in effetto si verificò, giacchè nel 1907 le ferrovie funzionarono assai meglio che non nel 1906.

Ora, però nella seconda metà del 1908, si tornano a verificare taluni degli antichi inconvenienti.

E questa volta i tecnici evidentemente debbono essere meno indulgenti, perchè si tratta di un regresso sulla curva ascensionale, che si era manifestata. Contemporaneamente ha impensierito il fatto che i risultati finanziari dell'azienda andavano peggiorando invece di migliorare. A questo riguardo, egregi colleghi, credo che bisogna parlare molto francamente.

L'industria ferroviaria subisce la sorte di tutte le altre industrie: aumentano i prezzi delle materie prime, si debbono migliorare le condizioni del personale, le tariffe hanno la tendenza a essere ridotte: è assai difficile di mantenere l'utile netto dell'azienda nelle stesse proporzioni, in cui era prima.

L'unico mezzo è quello che segue qualunque industria, cioè di perfezionare il rendimento dell'industria ferroviaria.

Su questo punto io voglio richiamare l'attenzione della Camera: come si può perfezionare il rendimento dell'industria ferroviaria? Esaminiamo, prima di tutto, se si è avuto in questi ultimi tempi un aumento sensibile di traffico, tale da giustificare gli inconvenienti, che si sono avuti di recente.

Io credo di no. La relazione, di cui abbiamo avuto cenno, della direzione delle ferrovie dello Stato, dà un aumento di merci del 7.30 per cento e dai passeggeri del 5.20 per cento.

Il materiale è stato aumentato e migliorato di qualità, credo che si trovi in proporzioni di aumento tale, da non giustificare gli inconvenienti, che si sono manifestati.

Se il materiale manca, se i vagoni fanno difetto, secondo me è perchè i vagoni circolano meno, e se circolano meno, io credo debba trovarsi la causa principale in un difetto delle vie principali, che costituiscono le arterie della rete ferroviaria italiana.

La rete ferroviaria italiana è fatta in modo che molte linee di poco traffico con-

vergono quasi tutte in linee di grandissimo traffico, le quali linee si sono portate mano mano prossime alla saturazione.

La saturazione di queste linee è quella, che causa delle false manovre, delle spese maggiori, delle difficoltà di trazione, che fanno aumentare le spese e peggiorano i risultati dell'azienda. Come, mi domando, queste linee in questi ultimi tempi si sono portate rapidamente vicine al punto di saturazione? Non credo che sia per il traffico delle merci; credo invece che sia avvenuto specialmente per l'aumento del traffico dei viaggiatori.

Dobbiamo ben considerare questo punto, e mi pare di averlo già altra volta rammentato in questa Camera. Nella rete italiana, sulla stessa linea, si esercita il traffico dei viaggiatori a grande velocità, dei viaggiatori coi treni omnibus e quello delle merci; unità di treni, che percorrono queste linee con velocità diversa e con composizione diversa. Ora nelle linee principali, che sono regolate col sistema di blocco, ognuno sa quanto l'aumento dei treni di passeggeri a grande velocità paralizzino e limitino il numero dei treni a piccola velocità.

Si arriva ad un punto, in cui solo l'aumento di un treno paralizza il movimento di un gran numero di treni merci, così la linea resta assolutamente bloccata, tanto più, poi, quando nel funzionamento dei treni passeggeri si aggiunge il ritardo; il fatto si aggrava allora a tal punto che assolutamente si hanno degli inconvenienti seri.

Io credo dunque che bisogna risolutamente provvedere a migliorare il rendimento industriale dell'azienda ferroviaria col sistemare e migliorare le grandi arterie della rete ferroviaria italiana.

Ben ha intuito il problema il ministro dei lavori pubblici onorevole Bertolini, nel presentare l'ultima legge delle costruzioni ferroviarie. Di questo problema si è altamente preoccupato proponendo le nuove linee che devono rafforzare questo nostro organismo ferroviario e la Camera bene ha operato votandole. Bene completerà l'opera sua il ministro dei lavori pubblici, se accelererà, quanto più possibile, la costruzione di queste grandi linee, per migliorare la rete ferroviaria.

A questo riguardo la Camera mi consentirà di discendere, da osservazioni d'indole generale, ad alcune osservazioni d'indole più particolare, specialmente riguardo

a certe linee che più da vicino conosco, pensando che queste osservazioni possono estendersi anche ad altre.

Una di tali linee, che adempie ad una funzione delle più complesse nella rete ferroviaria italiana, è la linea Genova-*Novi-Tortona*, perchè su di essa passa quasi tutto il movimento dell'Alta Italia, che da Milano e Torino, si dirige, per la linea di Riviera, verso la capitale e una gran parte del movimento internazionale che viene dai valichi alpini; è su di essa che si innesta tutto il movimento importantissimo di merci del porto di Genova.

Questa linea è realmente giunta ad un punto di saturazione, e per di più si esercita in condizioni di pendenze e di funzionamento tali, che evidentemente le spese devono essere enormi e tali da influire fortemente sul risultato economico dell'azienda ferroviaria.

A questa linea si cerca di provvedere con l'applicazione della trazione elettrica, ed io sarò lieto di sentire dall'onorevole ministro a che punto questa trazione elettrica si trovi ed a che punto si trovino anche gli studi per la nuova linea direttissima, e i progetti per il tronco *Arquata-Tortona*.

Ad un altro esempio discendo per dimostrare come molte cose si possano migliorare e un maggior rendimento si possa ottenere dalle ferrovie. Sulla linea di cui parlo ha grande influenza la sistemazione di quella grande stazione ferroviaria marittima che è il porto di Genova.

Ora dagli impianti del porto di Genova, dal modo come si compongono i treni, si può ottenere un funzionamento molto diverso nei risultati finanziari. Per esempio, i treni che si compongono sul porto di Genova, possono comporsi o con destinazioni prestabilite al Piemonte, alla Lombardia, all'Emilia, sulla calata stessa, oppure, composti alla rinfusa, diretti al parco di *Sampierdarena*, da qui al parco di *Novi*, e poi al parco di *Voghera* con smistamenti successivi, e così via.

Ognuno vede come col primo sistema un carro arriverà da Genova a Milano in ventiquattro ore, mentre col secondo sistema un carro impiegherà sei od otto giorni. Il ciclo utile di questi carri può variare da cinque, sei giorni a dieci o dodici, anche quindici, il che significa semplicemente questo che, dove occorrono mille carri al giorno, con un ciclo di dodici giorni, occorreranno

dodici mila carri, con un ciclo di sei giorni ne occorreranno solo seimila.

Se si riuscisse ad ottenere questo intento, oltre alla facilità del movimento ed alla facilità dei commerci, si avrebbe un risultato finanziario di gran lunga migliore ed io credo che è con queste indagini particolareggiate su tutte le diverse linee, che pur essendo aumentati gli stipendi e le paghe del personale, pur pagando di più le materie prime, si possa ottenere un risultato economico dell'azienda soddisfacente.

Ma quale è la difficoltà che si oppone a che questo servizio (e l'osservazione si può estendere a molti altri) si possa fare nel porto di Genova, a questo modo? La difficoltà è nel difetto di spazio che si ha nel porto di Genova. Bisognerebbe risolutamente aumentare questo spazio in modo da formare un vero parco-vagoni sopra le calse del porto. Ora i lavori di questo ingrandimento sono stati votati e stabiliti, ma procedono con molta lentezza e quindi la condizione di cose attuale si mantiene quale era prima.

Io credo che se la ferrovia, per esempio, si dovesse trovare, come è probabile, in condizione di dovere tra breve aumentare i parchi-vagoni nella valle Rolcevera, avrebbe maggior convenienza a contribuire finanziariamente all'ampliamento del porto di Genova verso il bacino del Faro, per crearsi un parco-vagoni, ed otterrebbe un risultato economico molto più soddisfacente.

Ora io concludo le mie brevi osservazioni dicendo soltanto che queste indagini di cui ho dato cenno, e che si possono estendere a tutta la rete, debbono portare ad un risultato di miglioramento dell'azienda ferroviaria, e non si deve perdere la fiducia che a questo si possa arrivare.

Si vuole fare risalire la responsabilità ai gruppi dell'organizzazione come sono formati e al troppo accentramento. (Ed io questo ammetto: si sono fatti tentativi di autonomia delle direzioni compartimentali e poi si è tornati all'antico sistema); si vuol fare risalire la responsabilità anche al direttore generale delle ferrovie di Stato.

Io conosco il commendatore Bianchi dai banchi della scuola, ed il mio modesto avviso è che poche persone possono avere come lui le qualità morali e tecniche per dirigere l'azienda delle ferrovie di Stato: ma l'uomo non è l'organizzazione.

Certo l'organizzazione dovrà essere in diversi punti modificata, nel senso di renderla

più agile, meno burocratica e meno farragginosa.

Ma oltre a queste modificazioni nell'organizzazione direttiva delle ferrovie, io faccio calda istanza al ministro perchè voglia prendere in considerazione la necessità di accelerare per quanto si può la costruzione di quelle linee che a me pare debbano migliorare le condizioni delle ferrovie di Stato.

Egredi colleghi, noi siamo in questo momento in condizioni che il nostro paese si prepara a nuovi sacrifici per garantirsi quella pace che ci ha dato tanti frutti in questi ultimi trent'anni per il progresso economico del paese.

Ora si faccia in modo che questo progresso economico non si arresti, ma continui sempre affinchè si rafforzino le sorgenti alimentatrici della ricchezza nazionale. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Cavagnari ha presentato la seguente interpellanza al ministro dei lavori pubblici « sull'andamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie ».

Ha facoltà di svolgerla.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi! Sul finire della tornata di sabato, io aveva espresso il desiderio che questa discussione fosse rimessa, perchè proprio non mi sentivo la forza e la resistenza di leggere in così breve tempo un volume, che non era ancora apparso all'orizzonte, ma che poi ho veduto che corrispondeva proprio alle mie paurose previsioni, perchè, come al solito, mi sono trovato di fronte ad un'opera mastodontica che mi ha impressionato, per cui non ho potuto nemmeno delibarne il contenuto.

Ma che volete? Ho preso l'abitudine da qualche tempo a questa parte, ossia dal giorno in cui mi sono trovato di fronte alla nuova amministrazione ferroviaria, e se voglio essere preciso anche prima, ho preso l'abitudine di interloquire nelle questioni ferroviarie e non mica perchè per via abbia veduto crescere in me la competenza, ma piuttosto perchè mi pare che coll'andare del tempo sia succeduto all'amministrazione ferroviaria quello che è successo a me ed anche peggio: in me, non è avvenuto alcun miglioramento di competenza, nell'amministrazione ho dovuto addirittura constatare qualche cosa, che è come una quantità negativa, ossia un meno tanto, dirò così: un progresso a rovescio.

Io parlo un po' a lume di naso, perchè di cifre, di calcoli, di tutti questi ammin-

nicoli di cui vedo infiorata la relazione (perchè, a dire la verità, un'occhiata, così sommariamente, gliela ho data) ne capisco poco. Di tutte queste percentuali, per cui il conto lordo è in relazione col reddito netto in un certo modo e per cui il personale influisce per un tanto e le altre spese di rotabili od altro influiscono per un altro verso; di tutte queste cose io poco capisco. Quindi su di esse non ragionerò, lasciando alla competenza di uomini pro- vetti nella finanza parlarne, come ne avete avuto già poc'anzi un saggio nella parola misurata, prudente, ma sempre ben ponderata, del collega Abignente, ed associandomi a quello che egli ha detto.

Però, per la verità debbo dichiarare che ho raccolto così tra il fosco e il chiaro un dato che è bene ricordare alla Camera. Ho notato cioè nella relazione il confronto dei risultati dell'esercizio ferroviario nostro con quelli delle reti estere. E qui la Direzione ferroviaria, per attenuare l'importanza di questi risultati fenomenali e nuovi nella gestione di un'azienda industriale, per giustificare questo suo progredire a rovescio, per cui aumentando i prodotti lordi annualmente diminuiscono sempre di dieci in dieci milioni i proventi netti, ha creduto di ricorrere a ciò che avviene all'estero. Infatti, essa ci dice che nella Svizzera, mentre i prodotti, negli ultimi anni, hanno dato un aumento del 7.60 per cento, le spese ne avrebbero dato uno del 10.35 per cento; in Francia, mentre i prodotti sarebbero aumentati di 2.93 per cento, le spese sarebbero aumentate di 10.33 per cento; così nell'Austria, mentre i prodotti sarebbero cresciuti del 5.96, le spese sarebbero cresciute del 22 per cento; ed infine nella Prussia, mentre i prodotti sarebbero aumentati del 4.61 per cento, le spese sarebbero cresciute del 10.15 per cento.

Ecco di che cosa si occupa l'Amministrazione! Ma essa ha fermato lì le sue informazioni, tralasciando il resto e facendo questa considerazione: male comune, come si dice per un proverbio antico, ma sempre vero, è mezzo gaudio. Io avrei desiderato che la Direzione generale avesse completato queste informazioni. L'avrei fatto anch'io se ne avessi avuto gli elementi.

Avrei desiderato che la Direzione generale ci fosse venuta a dire in complesso che cosa rendono queste ferrovie allo Stato dal quale dipendono, dal momento che come afferma le spese sono maggiori dei prodotti.

Perchè l'anno scorso in cui io ebbi occasione d'intrattenermi anche di quest'argomento, ricordo di aver viste cifre che erano davvero consolanti, non per noi, ma per coloro a profitto dei quali andavano e costituivano per noi un'amara delusione, per non dire quasi derisione.

Perchè io ricordo, per esempio, di aver dato, invitato da qualche collega, una guardatina in Prussia e di aver visto che le reti di quello Stato rendono assai.

O che, forse, questa gente non considera che le ferrovie debbono servire al progresso economico del paese, debbono facilitare le tariffe, debbono provvedere a tutto quanto è necessario perchè un'azienda di Stato non sia criticabile come azienda informata a criteri di lesina? O volete che tutte queste Amministrazioni di Stato, che danno risultati così confortanti, specolino sul personale, non paghino chi debbono pagare oppure trovino il modo di far sorgere per incanto i danari, e che il risultato attivo delle aziende stesse non sia, invece il frutto di una amministrazione pensata, ordinata, la quale faccia le cose come si deve? Ma in Italia, in gran parte, ci accontentiamo di chiacchiere le quali, molte volte, vanno a influire, sotto forma d'oneri, sulle tasche dei sempre pazienti contribuenti.

Ora domando, onorevole ministro, che cosa intende ella di fare, di fronte a questa anormale condizione di cose, per cui si dà il caso che l'amministrazione ferroviaria, la quale, quasi anche per le disposizioni tassative delle nostre leggi, si disse ispirata a criteri di indole industriale, sia condotta, industrialmente parlando, al fallimento? Perchè se si trattasse di un'azienda che non avesse la garanzia dello Stato (ed i contribuenti, lo ripeto ancora una volta, sono quelli su cui ricadono le conseguenze di tutti questi errori), essa dovrebbe portare i suoi libri in tribunale, senza nemmeno aspettare che le venissero richiesti lo dissi già altra volta.

È una cosa enorme! Ma, se noi andremo di questo passo, finiremo per vedere scomparire quel poco resto di profitto, d'utile netto che ora abbiamo.

Quindi, onorevole ministro, le domando: come penserà ella a provvedere? Che cosa penserà di fare, allorchando queste benedette ferrovie, le quali dovevano, secondo quanto fu proclamato in modo chiaro e netto dal banco del Governo, bastare a sè stesse, queste benedette ferrovie non

solo non basteranno a loro stesse, ma verranno a turbare l'economia del nostro bilancio generale?

E che il nostro bilancio generale, possa essere turbato, lo teme non solo la Camera, ma pur anche il paese; e durante le ferie molti uomini competenti non lasciarono di esprimere i loro dubbi, i loro timori in proposito, e diedero l'allarme affinchè il Governo e la Camera avvisassero ai mezzi opportuni per far cessare una condizione così anormale di cose.

Questo, in linea generale.

Del resto, io non posso seguire la direzione generale quando ci dice che questi aumenti di spese dipendono da tante cause.

Perchè tutte le disgrazie capitano a quest'amministrazione: d'inverno, essa accusa il gelo, accusa il terremoto, accusa le piogge, che non vogliono cessare, accusa le nevi; e quest'anno, poichè purtroppo i fenomeni, diremo così, di crisi nel movimento dei carri ebbero luogo anche in piena estate quando dappertutto sosta il movimento del commercio, e le persone si danno un poco di meritato riposo, quest'anno avrei creduto che accusasse anche il solleone di aver paralizzato il movimento dei carri nei mesi di luglio ed agosto: per cui io ho dovuto l'altro giorno, al vostro ottimo collaboratore che vedo presente, ho dovuto dire, onorevole ministro, che mi contentavo dello stato cronico e non volevo più turbare la pace del Ministero dei lavori pubblici, tanto desideravo di mantenermi anche politicamente in buone relazioni.

Ma quando ho visto che lo stato cronico si acutizzava, allora ho dovuto cedere anch'io a questa specie di acutizzazione, io che mi trovavo già quasi ad essere eco e riflesso dell'andamento dell'azienda ferroviaria, in uno stato cronico. Dunque noi dobbiamo dire che questa povera amministrazione è proprio perseguitata anche dagli elementi naturali, da Giove e da tutti gli dèi dell'Olimpo, i quali se la pigliano con lei, non vogliono lasciarla andare; quindi essa non ha nessuna colpa se le cose vanno male. Ma io dico: se le cose vanno male, facciamo che vadano meglio; pensiamoci.

Ora, se io dovessi ancora ricordare quello che ho letto nell'occhiata superficiale data a quella relazione dovrei anche parlare della Corte dei conti. Poc'anzi ho sentito l'onorevole Abignente alludere molto assennatamente, come sempre, al movimento vertiginoso che c'è nelle provviste che si fanno,

veramente vertiginoso, sproporzionato molte volte; e nel mentre da una parte vi possono essere deficienze, dall'altra avviene che gli impegni assunti furono sproporzionati, perchè fu dato l'aire, lo ripeto come constatazione di fatto, a tante industrie; per cui, quando sarà finito questo movimento eccezionale, ne risentiremo gli effetti.

Ma per quanto riguarda la contabilità e i bilanci già ho sentito dal ministro ricordare quella tale Commissione che doveva proporre la nuova forma di struttura dei bilanci alla quale dovrebbe uniformarsi anche l'amministrazione delle ferrovie, amministrazione che non solo è autonoma, ma che cerca di profittare dell'autonomia sotto ogni rapporto, perchè ogni volta che la Corte dei conti obietta qualche cosa, essa invoca le sue funzioni autonome; per cui la Corte dei conti stessa non potrebbe più intervenire.

Non vorrei dir cosa meno che riverente, ma non vorrei che quell'Amministrazione si rendesse tanto indipendente da dire che è indipendente anche in fatto di quella materia che è contenuta nella scatola ossea, e che rappresenta la parte più nobile del nostro corpo; non vorrei che la indipendenza sua arrivasse fino al punto di dire che essa può fare anche a meno di quella tale materia. (*Si ride*).

Io ho osservato dunque che la Corte dei conti non può consentire nei criteri adottati dalla Direzione generale dell'Amministrazione delle ferrovie, e l'ho ricavato dalle stesse considerazioni che si leggono nella relazione.

Per esempio, la Corte dei conti sostiene che la legge 7 luglio 1907 abbia stabilito il controllo preventivo su tutti gli atti dell'Amministrazione ferroviaria, eccezione fatta per i casi contemplati nell'articolo 27 della stessa legge, cioè, per i casi di urgenza e in certi limiti di somma.

Orbene, sotto questo rapporto la Direzione ferroviaria ha sempre cercato di sfuggire al controllo, dicendo che le condizioni eccezionali, che le forme di impegni ed il modo come funziona l'Amministrazione ferroviaria, sono tali, che essa non può avere molti vincoli, nè può sottostare a molti controlli, perchè questi impedirebbero il libero svolgimento della sua attività e del suo movimento.

Un'altra considerazione della Corte dei conti sulla quale richiamo in modo speciale l'attenzione del Governo è quella sul-

l'uso, che chiamerei quasi abuso, delle licitazioni private, che sono sostituite quasi di regola al regime generale dell'asta pubblica.

È vero che la legge, che noi abbiamo votato, dice che l'amministrazione ferroviaria può, in date evenienze, quando le condizioni generali ed il vantaggio riconosciuto dell'azienda amministrativa lo richiedano, far uso di queste licitazioni private; ma, se noi dovessimo giudicare, a occhio e croce, dai risultati che di esse si hanno, si vedrebbe che questi sono veramente poco confortanti e che perciò queste concessioni a licitazioni private, a giudicare almeno dalle loro risultanze, non ci danno molto affidamento.

E se così è tanto vale che si eseguisca la legge, come disposizione di ordine normale, e si stabilisca che in linea di massima, salvo eccezioni giustificate, i contratti per acquisto, si debbano fare colle norme comuni che danno maggior garanzia, ossia con l'asta pubblica.

E poichè mi trovo a trattare di questa materia, consentite che io chieda ancora alla vostra cortesia qualche schiarimento. Io ho letto anche quella parte della relazione che riguarda il contenzioso.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma allora l'ha letta tutta!

CAVAGNARI. Dico la verità; non l'ho letta tutta. Sono abbastanza ingenuo nelle mie cose, per cui non saprei dire cosa non esatta senza scrupolo.

Dunque ho letto qualche cosa che riguarda il contenzioso, ed ho trovato delle buone osservazioni. Ho trovato che l'amministrazione, sotto questo rapporto, ha resistito molto bene a quella corrente di speculazioni, che si aveva, quando qualche disgrazia colpiva o i passeggeri o le merci. E specialmente ho trovato esatta e giusta la apprensione espressa nella relazione, in ordine a quelle che chiamerò sentenze minime, dei conciliatori, ma che sono pericolose, dirò così, per il numero e per la quantità, e sono pericolose, in quanto non sono soggette che eccezionalmente a tutti gli altri esperimenti dell'appello, ecc. ecc.: nessuno poi vuole andare in Cassazione per questi piccoli affari.

Orbene io approvo in questa parte. Ed approvo anche che abbia cercato l'Amministrazione di far affermare la giurisprudenza in modo che l'accesso alle liti di-

venga sempre minore. Mi spiego: credo che abbia fatto bene in questo senso: specialmente quando vi sono questioni di diritto importanti, di portarle magari alle ultime fasi, perchè in tal modo la Cassazione sancisce una specie di norma di diritto, la quale serve come di massima, e a coloro i quali vogliono avventurarsi nell'alea di una lite, impedisce di farlo con profitto. Perchè io ho visto citati dei casi che, li dirò così, sono curiosissimi, se non fossero strani e dolorosi. Dei casi di nuclei di persone che si sapeva o non si sapeva (era ancora incerto), se si trovassero in quel tale treno dove è accaduto questo o quel disastro, e si sono visti comparire inanti i tribunali come colpiti, come postulanti in mezzo agli altri. Ed ho riscontrato che la scienza ha trovato anche la formula, della nevrosi traumatica, se bene ricordo, per servire all'individuo che si presentava, senza avere segni esteriori di contusione o di altro. Per dimostrare insomma che era stato vittima anch'egli d'uno di questi accidenti qualcuno ha chiesto il soccorso della scienza la quale (magari dopo qualche tempo, s'intende), ha saputo riscontrare questo nuovo fenomeno di nevrosi per dare un fondamento ai danni lamentati. Ed ho visto anche che qualcuno è persino ricorso al manicomio (lo dice la relazione), appunto per avere il mezzo di procurarsi un certificato attestante quel tale trauma invisibile che gli aveva offeso il piano superiore, ossia la parte pensante.

Insomma sono avvenute cose tanto strane che proprio ha fatto molto bene sotto questo punto di vista l'Amministrazione a fronteggiarle vigorosamente.

Da questo vede, onorevole ministro, come sono imparziale! Quando posso fare un elogio ne vado molto lieto.

Mi consenta ancora una domanda, onorevole ministro: riguarda le commissioni. Fu commessa, mi pare, la costruzione di una partita di piroscafi (se bene ho letto)...

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Sette.

CAVAGNARI. Si è fatto ciò per adempiere uno di quei mandati che di tanto in tanto affidiamo, alla amministrazione ferroviaria (come se non fosse già abbastanza onerata). Orbene è corsa voce che per proteggere l'industria nazionale (ed io sono protettore dell'industria nazionale) l'amministrazione abbia esorbitato da quella specie di protezione che è rappresentata, mi pare, dal

cinque per cento (se io ricordo bene), cifra che noi abbiamo stabilito nella legge del 1907, credo. L'ho letto (come diceva una volta un mio buon elettore, più ingenuo ancora del suo deputato) l'ho letto nei giornali, tanto deve essere vera...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ne scrivono tante! Questa, le assicuro, è assolutamente falsa.

CAVAGNARI. Me ne compiaccio, onorevole ministro. Perchè se la protezione non basta, possiamo modificare la legge. Ma se la protezione è fissata in una cifra determinata, non va oltrepassata, perchè altrimenti si riversa su quel tale contribuente al quale abbiamo accennato poc'anzi.

Un'altra domanda di chiarimento, se mi si consente.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma ben volentieri.

CAVAGNARI. Era corsa voce, e di questa voce io mi ero fatto eco in una interpellanza che m'affretterò a far togliere dall'ordine del giorno, che l'amministrazione ferroviaria volesse commettere anche la costruzione di altri piroscafi come se avesse l'intenzione di assumere essa direttamente il servizio del trasporto dei carboni che consuma.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non ne ha mai avuta l'idea.

CAVAGNARI. Me ne compiaccio anche, onorevole ministro; ma mi permetta un'altra considerazione. Ho letto nella relazione che l'amministrazione ferroviaria intanto ha noleggiato per il trasporto delle 600 o 700 mila tonnellate di carbone che le occorrono ogni anno, 190 e più piroscafi; ed ho constatato che per quattro quinti almeno, essa ha dovuto ricorrere alla bandiera estera...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ha dovuto ricorrere ai piroscafi che si trovavano disponibili per il trasporto.

CAVAGNARI. Mi permetta, onorevole ministro, di dirle che, dal momento che si tratta di un servizio che si deve fare annualmente (almeno fino a che non avremo sostituito quel tale carbone bianco dell'avvenire al carbone nero che si adopera adesso) mi pare che sarebbe stato il caso di studiare, d'accordo col suo collega della marina, se questo servizio poteva essere affidato alla bandiera nazionale; perchè è doloroso che l'Italia che ha tante migliaia di chilometri di spiaggia marina e tradizioni marinare, alle quali deve tanta

parte della sua ricchezza e della sua gloria, debba vedere affidato un servizio così importante alla bandiera estera.

Il Governo, se anche non vuol ricorrere alle grandi compagnie (le quali talvolta vogliono imporre loro le condizioni) ha sempre il mezzo di rivolgersi ad altri e singoli armatori di cui v'ha gran numero in Italia; mi pare quindi impossibile che non si debba trovare il modo di affidare questo servizio alla bandiera nazionale, tanto più che si tratta di un servizio continuativo il quale può dare sufficienti affidamenti di lucro a chi lo volesse assumere.

Vorrei dire molte cose, ma sento che la mia preparazione per mancanza di tempo non è sufficiente e quindi non voglio altrimenti abusare della pazienza della Camera, mentre d'altra parte mi conforta la parte, dirò così proemiale, del discorso dell'onorevole Abignente il quale però da parte sua ha trattato a fondo la questione.

Accetto dunque, anche la parte iniziale delle sue considerazioni e mi auguro che presto si possa fare qui alla Camera una discussione esauriente ed aperta sulla questione, una discussione la quale proprio metta in chiaro le condizioni in cui si trova l'Amministrazione ferroviaria. Desidero che questa discussione avvenga non solo dopo che si sia avuto il tempo di leggere attentamente la relazione che ci ha fornita la Direzione generale, ma anche dopochè il Comitato parlamentare di vigilanza, creato dalla nostra legge del 1907 per illuminare la situazione, avrà avuto tutti i mezzi per poter presentare una relazione, la quale sia un vero controllo a tutto l'operato dell'amministrazione ferroviaria, ed anche alla relazione, che essa in questi giorni ci ha presentato.

Non bisogna dimenticare che l'argomento è troppo grave perchè non debba interessare Governo, Camera e paese.

Io cerco, per dare un qualche peso al mio discorso; di mettervi del mio meno che posso, perchè so quanto valgo; consentitemi pertanto che chiuda il mio dire citando parole di un uomo, che voi tutti, onorevoli colleghi, convenientemente apprezzate per le sue eminenti qualità di uomo politico e di cultore illuminato della finanza. Io ebbi occasione di leggere nel *Corriere della Sera* alcuni, come sempre, savi apprezzamenti dell'illustre nostro collega, il quale dopo avere accennato al disavanzo, creato dall'esercizio ferroviario in Svizzera, perchè

anche là le maggiori spese mangiano le maggiori entrate, soggiunge:

« Poichè la Direzione generale delle ferrovie svizzere, trascinata dalla corrente, ha commesso gli errori ed esita a correggerli, il Consiglio federale, responsabile dell'andamento dello Stato, fa sentire la sua suprema autorità senza riguardi, perchè nessuno vuole che esse divengano il tarlo roditore del bilancio ».

E continua chiedendosi se non sarebbe tempo di agitare questi identici problemi anche in Italia.

Io non aggiungerò altro ne ho d'uopo di farvi conoscere il nome dell'illustre scrittore, perchè voi tutti lo conoscete. (*Commenti*). Ma le sue parole siano come la chiusa del mio discorso al quale pongo termine con l'augurio, ripeto, che venga presto il giorno, in cui per il grande interesse, che noi abbiamo alla conservazione della integrità del nostro bilancio, si possa fare su questa materia la più grande ed illuminata discussione.

Non aggiungo altro. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Guerritore, sono esaurite le interpellanze. L'onorevole ministro dei lavori pubblici intende parlare ora?

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Onorevole Presidente, sia per poter dare esauriente risposta agli onorevoli interpellanti, sia perchè il tema è così grave, che forse non spiacerà alla Camera che io tocchi anche qualche argomento, non trattato dagli interpellanti, vorrei pregarla di rimettere a domani il seguito della discussione.

PRESIDENTE. Per questa discussione la Camera non ha preso alcuna deliberazione, quanto alla durata delle sedute. Del resto l'onorevole ministro, anche se parlasse oggi e non esaurisse le sue risposte agli interpellanti, potrebbe sempre riparlare domani, a' termini dello Statuto. Per conseguenza credo che la Camera possa aderire alla domanda del ministro dei lavori pubblici.

Non essendovi osservazioni in contrario, il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Interrogazione e Interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura della interrogazione e della interpellanza pervenute alla Presidenza.

PAVIA, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione sull'in giustificato e subitaneo licenziamento del personale inserviente della regia clinica oculistica di Roma.

« Santini ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della pubblica istruzione per sapere se, in base alle vigenti disposizioni legislative, non gli sembri che l'Ufficio ed il Consiglio provinciale scolastico di Bari, deliberando l'annullamento delle recenti ultime nomine dei maestri elementari, fatte dai municipi di Andria e di Barletta, abbiano perpetrata una vera illegalità, ledendo, così, l'autonomia ed i diritti dei comuni innanzi detti.

« Bolognese ».

PRESIDENTE. La interrogazione testè letta sarà iscritta nell'ordine del giorno e così anche l'interpellanza, quando, nel termine regolamentare, non vi sia opposizione da parte degli onorevoli ministri ai quali è diretta.

Sull'ordine del giorno.

CARCANO, ministro del tesoro. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, ministro del tesoro. Prego la Camera a voler consentire che sia stabilita per venerdì 11 corrente l'esposizione finanziaria.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni in contrario, si intenderà stabilito che nella seduta di venerdì 11 si faccia l'esposizione finanziaria.

(Così rimane stabilito).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni ha presentato la relazione sulla elezione contestata del collegio di Trapani.

Sarà stampata e distribuita, e discussa venerdì in principio di seduta.

Gli onorevoli Nicola Falconi e D'Alì hanno presentato, ciascuno, una proposta di legge.

Saranno inviate agli Uffici perchè ne autorizzino, se credono, la lettura.

Completamento di una Commissione.

SCORCIARINI-COPPOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCORCIARINI-COPPOLA. Prego il Presidente di voler nominare un componente della Commissione che esamina la proposta di legge che porta il numero 974. Faceva parte di questa Commissione l'onorevole Cimorelli, ma cessò di esserne membro quando furono accettate le sue dimissioni da deputato.

PRESIDENTE. Ma si tratta di cosa di là da venire! Se ancora non è stato nominato il relatore!...

SCORCIARINI-COPPOLA. Ma si è fatto sempre così!

PRESIDENTE. Ella dunque vorrebbe che si delegasse al Presidente la nomina di un commissario per quella proposta di legge?

SCORCIARINI-COPPOLA. Sissignore.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni in contrario, si intende che la Camera consente di deferire a me la nomina del commissario mancante.

La seduta termina alle 17.5.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1 Interrogazioni.

2 Svolgimento di interpellanze relative all'andamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie.

Discussione dei disegni di legge:

3. Autorizzazione di spese per opere pubbliche, provvedimenti per agevolarne la esecuzione nelle Puglie, ripartizioni di stanziamenti e trasporto di fondi nei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-909 (*Urgenza*) (1094).

4. Maggiori assegnazioni da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-909 (1098).

5. Autorizzazione di spesa per lavori straordinari nelle agenzie delle imposte (1099).

6. Autorizzazione dispesa straordinaria per i lavori di riordinamento della sede del Senato del Regno (1101).

7. Aumento di lire 500,000 alla dotazione del capitolo 52 « Sussidi diversi di pubblica beneficenza ed alle istituzioni dei ciechi » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1908-909 (1117).

8. Seguito della discussione del disegno di legge:

Ordinamento delle borse di commercio, della mediazione e delle tasse sui contratti di borsa (1012).

Discussione del disegno di legge:

9. Modificazioni alla legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51, per gli infortuni degli operai sul lavoro (965).

10. *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:

11. Convalidazione del regio decreto 1° settembre 1906, n. 503, e modificazioni al repertorio della tariffa generale dei dazi doganali (593).

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

13. Mutualità scolastiche (244).

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

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

16. 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).

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

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

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

20. Applicazione della convenzione internazionale di Berna, 26 settembre 1906, per l'interdizione del lavoro notturno delle donne impiegate nelle industrie (747).

21. Convalidazione del regio decreto 17 aprile 1907, n. 179, che modifica le tare legali degli oli minerali di resina e di catrame (736).

22. 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) (*Sospesa la discussione — Deliberazione della Camera 2 aprile 1908*).

23. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza della Corte d'appello di Brescia del 6 giugno 1903 pronunciata contro il deputato Todeschini per il reato di diffamazione (927).

24. Istituzione in Roma del Circolo delle armi di terra e di mare (959).

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

26. Ispezioni didattiche e disciplinari delle scuole medie (623).

27. Aggregazione del comune di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano (241).

28. Giudizio dei Consigli di Prefettura sui conti dei tesorieri comunali (930).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1908. — Tip. della Camera dei Deputati.