

XLII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 3 GIUGNO 1909

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

I N D I C E.

Commemorazione del maestro Martucci (<i>Seguito</i>)	Pag. 1848	Tronco ferroviario Santa Ninfa-Belice:	
Buonanno	1848	DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	Pag. 1854
Disegni di legge (<i>Presentazione</i>):		DI LORENZO	1854
Modificazioni all'ordinamento amministrativo e contabile del Ministero della marina (MIRABELLO)	1875	Spese per la riparazione di un aeroplano:	
Proroga dei poteri dei regi Commissari nei quattro comuni vesuviani (GIOLITTI)	1875	LEALI	1855
Proroga della durata delle società cooperative (ORLANDO)	1889	PRUDENTE, <i>sottosegretario di Stato</i>	1855
Decime (ID.)	1889	Interruzioni del servizio telefonico in Torino:	
Modificazioni alla legge sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie (<i>Seguito della discussione</i>)	1859	MONTÙ	1856
ALESSIO GIULIO	1883	ROSSI TEOFILO, <i>sottosegretario di Stato</i>	1855
DANEO	1875	Proposte di legge (<i>Lettura</i>):	
NOFRI	1859	Elezione a scrutinio di lista dei comuni divisi in più collegi (MURATORI)	1848
Domanda di procedere contro il deputato Ar rivabene (<i>Annunzio</i>)	1849	Separazione del comune di Casanova Lerone e di due frazioni del comune di Vellego del mandamento di Andora e loro aggregazione a quello di Albenga (CELESIA)	1848
Giuramento del deputato Amici	1859	Tombola telegrafica a favore dell'ospedale civile Umberto I di Siracusa (FRANCICANAVA)	1848
Interrogazioni :		Applicazione dell'articolo 2 della legge 3 maggio 1888, n. 3581, ai deputati impiegati (LEALI)	1848
Pretura del mandamento di Monza:		Costituzione del comune di Bompensiere (<i>Svolgimento</i>)	1857
NAVA	1849	DI SCALEA	1857
Pozzo, <i>sottosegretario di Stato</i>	1849	FACTA, <i>sottosegretario di Stato</i>	1858
Limite di età del tenente generale medico:		Estensione alla provincia di Arezzo ed altre di facilitazioni in favore dell'istruzione elementare (<i>Svolgimento</i>)	1858
LIBERTINI GESUALDO	1850	LANDUCCI	1858
PRESIDENTE	1850	RAVA, <i>ministro</i>	1859
PRUDENTE, <i>sottosegretario di Stato</i>	1850	Relazione (<i>Presentazione</i>):	
Riordinamento dell'esercito e miglioramento dei quadri:		Transazione con la Banca cooperativa di S. Benedetto del Tronto (BIANCHINI)	1889
MOLINA	1851	Rinvio d'interrogazioni	1850
PRUDENTE, <i>sottosegretario di Stato</i>	1851	Verificazione di poteri (<i>Annullamento</i>):	
Sospensione delle manovre militari nell'altipiano gallurese:		Elezione contestata del collegio di Cosenza (Alimena)	1856-57
PALA	1852	Elezione contestata del collegio di Castellaneta (Pugliese)	1857
PRUDENTE, <i>sottosegretario di Stato</i>	1852	Votazione segreta (<i>Risultamento</i>):	
Cattedra di geodesia nella regia Università di Pavia:		Modificazioni del secondo comma dell'articolo 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 portante provvedimenti a sollievo dei danneggiati dal terremoto	1890
CIUFFELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	1853		
MONTÉMARTINI	1853		

Autorizzazione della maggiore assegnazione di lire 31,245.90 da corrispondersi alla Tipografia della Camera dei deputati per la stampa dei documenti finanziari. Pag.	1890
Autorizzazione della spesa occorrente per l'impianto del riscaldamento a termosifone nei locali del Ministero della guerra . .	1890
Tombola a favore degli ospedali e dell'asilo dell'infanzia abbandonata in Modica . .	1890
Tombola telegrafica per un nuovo ospedale in Pordeuone	1890
Tombola telegrafica nazionale a favore dell'ospedale civile di Teramo e dell'erigento ospedale civico di Giulianova . .	1890

La seduta comincia alle 14.5.

DA COMO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana precedente.

Per la morte del maestro Martucci.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare sul processo verbale l'onorevole Buonanno. Ne ha facoltà.

BUONANNO. Assente ieri, in principio di seduta, non potei associarmi alle nobili parole pronunziate in quest'aula in memoria del mio compianto ed illustre concittadino, maestro Martucci, che in età ancor più che verde tanto splendore di gloria aveva irradiato sulla Patria nostra.

Lo faccio adesso, e, in nome della città di Capua, ringrazio la Camera e il Governo.

PRESIDENTE. Sta bene; ma le faccio osservare, onorevole Buonanno, che la Camera ieri si associò tutta a quella commemorazione; quindi vi era compreso anche lei!...

Non essendovi altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia: l'onorevole De Luca, di giorni 10; Gangitano, di 15; Rasponi, di 6; per motivi di salute, l'onorevole Salandra, di giorni 12.

(Sono concessi).

Letture di proposte di legge.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle proposte di legge che gli Uffici hanno ammesso alla lettura.

DA COMO, *segretario*, legge:

Proposta di legge del deputato Leali.

Articolo unico.

Ai deputati impiegati che ottengono promozioni determinate dall'anzianità è applicabile l'articolo 2 della legge 3 maggio 1888, n. 3581.

Proposta di legge del deputato Francica Nava: Tombola telegrafica a favore dell'ospedale civile Umberto I di Siracusa.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere all'Amministrazione dell'ospedale civile Umberto I di Siracusa, eretto in corpo morale con statuto organico approvato con regio decreto 12 febbraio 1871, una tombola telegrafica di lire 500,000.

Proposta di legge del deputato Celesia: Separazione del comune di Casanova Lerone e di due frazioni del comune di Vellego dal mandamento di Andora e loro aggregazione a quello di Albenga.

Art. 1.

Dal 1° gennaio 1910 il comune di Casanova Lerone e tutto il territorio delle frazioni Degna e Vellego del comune di Vellego cessano di far parte del Mandamento di Andora e sono aggregati al mandamento di Albenga.

Art. 2.

Con regio decreto sarà provveduto alla esecuzione della presente legge.

Proposta di legge del deputato Muratori: Elezione a scrutinio di lista dei comuni divisi in più collegi.

Art. 1.

Tutti i comuni ora divisi in più collegi elettorali politici, sono costituiti rispettivamente in collegi a più deputati, quanti sono i collegi attuali che resteranno in tal modo aggregati.

Le elezioni in questi collegi avranno luogo a scrutinio di lista.

A tale effetto sono richiamate in vigore le relative disposizioni della legge 24 settembre 1882, n. 909.

Art. 2.

Con decreto reale saranno introdotte le variazioni risultanti dalla presente legge, nella tabella delle circoscrizioni elettorali.

Domanda di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Arrivabene, per lesioni colpose.

Sarà stampata, distribuita e trasmessa agli Uffici.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni. La prima è quella dell'onorevole Nava al ministro di grazia, giustizia e culti « per sapere se intenda di provvedere, a norma di legge, alla pretura del mandamento di Monza, da quasi due anni lasciata in condizioni di completo abbandono ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia ha facoltà di rispondere.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e culti. Come l'onorevole ministro ebbe occasione di spiegare largamente nella discussione del bilancio, i nuovi ordinamenti del personale delle magistrature e delle cancellerie e segreterie giudiziarie hanno portato un turbamento negli uffici che non è ancora interamente scontato; e ciò specialmente per il grandissimo numero e il rapido succedersi delle promozioni le quali, per l'introdotta limite di età, per la compiuta epurazione e per altre cause, si sono andate e si vanno facendo.

Concorrono a produrre le lamentate deficienze anche le resistenze dei funzionari a raggiungere le residenze non ambite, e ciò specialmente da parte dei funzionari di cancelleria. Siccome questi si reclutano essenzialmente nel Mezzogiorno, diventa una residenza meno ambita anche la simpatica città di Monza, alla quale si riferisce l'interrogazione dell'onorevole Nava.

La pretura di Monza ebbe invero a subire, più gravemente forse di altri uffici, il turbamento e le deficienze cui ho accennato, e debbo riconoscere che l'onorevole Nava ha opportunamente sollecitato dei provvedimenti. Ora mi compiaccio di annunziargli che con decreto in data 30 maggio gli aggiunti **Ciro Martini** e **Carlo Teboldi** sono stati tramutati alla pretura di Monza, rispettivamente dal tribunale di Milano e dalla pretura di Tirano; e con telegramma di ieri si è provveduto che, nelle

more della registrazione, del decreto, essi, in via di applicazione, prendano immediatamente possesso del loro nuovo ufficio.

Con altro decreto dell'aprile era già stato destinato a Monza un alunno, ed anche a questo si ingiungerà di raggiungere la residenza, subito dopo la registrazione del decreto. In questo modo il personale di cancelleria di quella pretura sarà presto al completo.

Era al completo invece da tempo il personale di magistratura, inquantochè vi fu destinato, fin dal luglio 1908, quale pretore, il giudice **Eutimio Ranelletti**, e fin dal dicembre, quale vicepretore, l'uditore giudiziario **Italo Paoella**. Senonchè, appunto per la rapidità che si verifica nelle promozioni, è già venuto il turno della promozione di questo vicepretore **Paoella**; e con decreto 2 corrente fu destinato a sostituirlo il vicepretore **Arrigo Bartoli** ora a Varese, al quale pure si ingiungerà di prendere possesso appena sia registrato il decreto alla Corte dei conti.

Ciò stante, credo che l'onorevole Nava, se non potrà dichiararsi soddisfatto del passato, sarà certamente soddisfatto del presente, e la sua soddisfazione non potrà quindi che essere anche maggiore!

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

NAVA. L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che io non potrei dichiararmi soddisfatto del passato; ora, se lo ha ammesso lui, figuriamoci se non lo debbo ammettere io!

Ma egli mi chiede di essere soddisfatto del presente, ed io non ho difficoltà a compiacerlo. Difatti i provvedimenti presi così rapidamente, dopo la mia interrogazione, dimostrano tutta la buona volontà del Governo a provvedere, in un caso così grave come questo; d'altra parte però dimostrano anche tutta l'opportunità della interrogazione da me presentata. Oggi come oggi, dei sette funzionari che dovrebbero essere alla pretura di Monza, ne sono presenti soltanto tre, il pretore, un cancelliere ed un alunno: mancano il vicepretore e tre vicecancellieri.

Ma ciò che è grave e mi preme farlo notare, è che il procuratore generale della Corte di Milano ha richiamato uno dei vicecancellieri per il casellario centrale quando già la pretura difettava di uno dei vicecancellieri, che si trovava in congedo; e proprio in questi giorni, nonostante le vive prote-

ste degli avvocati, del Consiglio dei procuratori ed i reclami del pretore, ha dato un congedo di oltre due mesi all'ultimo dei vice-cancellieri restati in carica.

Ora il Ministero ha sollecitamente provveduto e quindi, da questo punto di vista, mi dichiaro soddisfatto. Vorrei però che questi richiami non si dovessero presentare tanto frequentemente alla Camera, anzi vorrei che non si ripetessero più, appunto perchè la giustizia è la funzione più nobile e più elevata che lo Stato è chiamato ad esercitare, e per il retto e completo esercizio della quale si deve fare qualunque sacrificio.

E non vorrei soprattutto che si presentassero casi, come quello che ho portato qui alla Camera, di magistrati che sono costretti per deficienza del personale ad un lavoro improbo, superiore alle loro forze. Il che dà luogo a contraddizioni; perchè nella pretura di Monza, ad esempio, il pretore che è chiamato a condannare chiunque abusi delle forze di un operaio o di un ragazzo imponendogli un lavoro eccessivamente gravoso, è costretto poi a lavorare egli stesso quattordici o sedici ore al giorno, come fa in questi giorni, onde soddisfare alla meno peggio al proprio mandato.

Io quindi, ripeto, mi dichiaro soddisfatto dei provvedimenti adottati e tanto più soddisfatto perchè i nuovi funzionari raggiungeranno presto la loro sede, e mi auguro di non dover più presentare altra interrogazione per questa stessa ragione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Pavia al ministro della guerra « per sapere se, come si fece per Mantova, si intenda sollecitare parere favorevole per l'esonero delle servitù militari di Pizzighettone che impediscono qualsiasi espansione del paese ».

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

PRUDENTE, sottosegretario di Stato per la guerra. Prego l'onorevole Pavia di voler consentirmi di rispondere alla sua interrogazione nella settimana ventura, perchè si deve radunare in questi giorni la Commissione consultiva sulle zone di servitù militari attorno a Pizzighettone, e finchè non conosco le deliberazioni della Commissione io non posso dare una risposta esauriente.

PRESIDENTE. Ella chiede dunque che la interrogazione sia differita.

PRUDENTE, sottosegretario di Stato per la guerra. Chiedo che sia rimessa a sabato prossimo.

PRESIDENTE. Sta bene.

Seguono due interrogazioni dell'onorevole Turco: ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici « per sapere se, a tutela dell'incolumità della popolazione di San Lorenzo Bellizzi, sempre più gravemente minacciata dall'enorme frana, che ne insidia l'intero abitato, intendano affrettare i lavori della costruzione del nuovo abitato nelle località già prescelte dal Genio civile »;

Al ministro dei lavori pubblici « per sapere se intenda, in adempimento delle disposizioni di legge, provvedere a che si incominci la esecuzione delle opere portuali nella rada di Trebisacce ».

Non essendo presente l'onorevole Turco, queste interrogazioni s'intendono ritirate.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Pistoia, Dal Verme, Di Saluzzo, Libertini Gesualdo, Pais, Guarracino, al ministro della guerra, « se intenda provvedere perchè sia protratto a 68 anni il limite di età del tenente generale medico, in armonia a quanto venne esplicitamente espresso, dalla relazione della Commissione dei dodici, sul disegno di legge n. 654-A: Modificazioni all'organico degli ufficiali del corpo sanitario militare; presentata il 9 giugno 1907 ».

L'onorevole Pistoia non è presente...

LIBERTINI GESUALDO. L'onorevole Pistoia, assente per motivi di salute, ha dato incarico a me di svolgere questa interrogazione, di cui sono anch'io firmatario.

PRESIDENTE. Sarebbe stato meglio che avesse avvertito prima la Presidenza. Ad ogni modo, l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

PRUDENTE, sottosegretario di Stato per la guerra. Rispondo agli onorevoli interroganti che il ministro della guerra ha deciso di presentare quanto prima all'approvazione del Parlamento delle variazioni alla legge del 1896 sull'avanzamento dell'esercito: tra esse sarà inclusa quella che porta il limite di età dell'ispettore capo di sanità a sessantotto anni come essi desiderano.

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

LIBERTINI GESUALDO. Non posso che dichiararmi soddisfatto della risposta datami dal sottosegretario di Stato e ringraziarlo della buona notizia.

PRESIDENTE. Colgo l'occasione della osservazione da me precedentemente fatta,

per ricordare ai colleghi che a' sensi dell'articolo 112 del regolamento, l'interrogazione sarebbe personale. In ogni modo quando la interrogazione porti, con la firma del proponente, quella di altri deputati, è conveniente che si faccia conoscere alla Presidenza chi dovrà svolgerla.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Comandini al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere se non creda necessario istituire anche in Sardegna una Scuola pedagogica ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Molina al ministro della guerra « per sapere se sia vero che i progetti di legge per il riordinamento dell'esercito e i miglioramenti dei quadri non saranno presentati alla Camera che alla ripresa dei lavori parlamentari dopo le vacanze estive ».

Con questa interrogazione è connessa l'interrogazione dell'onorevole Fiamberti al ministro della guerra « per sapere quando intenda presentare il disegno di legge per il miglioramento dei quadri dell'esercito ».

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

PRUDENTE, *sottosegretario di Stato per la guerra*. L'attuale ministro della guerra ha deciso di conservare in massima i disegni di legge sull'ordinamento dell'esercito, che sono stati presentati dal suo predecessore. Solo vi apporterà delle modificazioni, che sono già in corso di studio, abbastanza inoltrato. Per quanto riguarda il miglioramento di carriera, il disegno di legge è già stato approvato dal Consiglio dei ministri, ed in questi giorni sarà sottoposto all'esame ed alla approvazione della Camera.

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

MOLINA. La risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra, per quanto accompagnata da una ingegnosa perifrasi, conferma tuttavia le voci che hanno determinato la mia interrogazione.

Il disegno di legge sull'ordinamento militare è un complesso tale che non può essere stralciato con leggine, portate qui alla Camera in discussioni a pillole.

Il paese è convinto della necessità di nuovi sacrifici per la difesa nazionale e si rassegna a subirli, purchè valgano a salvaguardare la nostra dignità, tante volte offesa, a darci quella forza, che impone ri-

spetto alle altre nazioni, tanto amiche che alleate. L'esempio appunto di una nostra alleata, ci dovrebbe stimolare a provvedere con urgenza, perchè son troppo note le mancanze, dirò così, di riguardo, gli sgarbi e vecchi e nuovi che questa alleata ci prodiga con burbanza teutonica, mentre dal canto suo moltiplica con foga vertiginosa armamenti e munizionamenti ai nostri confini, quasi si fosse alla vigilia di una guerra. È bensì vero che un recente idillio internazionale ci assicura la pace per il momento; ma la preparazione ad affrontare sinistri eventi, deve esser fatta in tempo, rapidamente, completa per evitarci dolorose sorprese.

D'altra parte il progetto dell'ordinamento militare è connesso a gravi questioni come quella, ad esempio, delle armi d'artiglieria e genio che impongono...

PRESIDENTE. Onorevole Molina, ella non può entrare ora nell'esame di leggi che dovranno essere esaminate e discusse dalla Camera. Con la sua interrogazione, ella vuol sapere se verranno presentati i disegni di legge per il riordinamento dell'esercito e per il miglioramento dei quadri, e l'onorevole sottosegretario di Stato le ha risposto in senso affermativo; ella quindi deve limitarsi a dichiarare se sia soddisfatto o no.

MOLINA. Scusi, onorevole Presidente, io non entro nel merito...

PRESIDENTE. Ella stava citando degli esempi, ed è evidente che entrava nel merito.

MOLINA. Toglierei le parole « ad esempio »; ma dirò che le armi di artiglieria e genio sono dolorosamente dimenticate. Dirò che la questione degli ufficiali subalterni si impone perchè la loro carriera è arrenata...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Molina...

MOLINA. Mi lasci dire; e questa stasi nella loro carriera produce uno scoraggiamento che li disamora dal servizio e li deprime nel morale. Mentre gli aquilotti dello stato maggiore sono già ufficiali superiori, i loro compagni delle altre armi, usciti insieme dalla scuola nel 1892, per la maggior parte attendono ancora la promozione a capitano.

PRESIDENTE. È nella sua interrogazione anche questo? Ella mi vuole obbligare a richiamarla all'ordine.

MOLINA. Dirò un'ultima cosa. Il disegno di legge sull'ordinamento militare deve risolvere un'altra grave questione, quella della ferma biennale, che il paese giusta-

mente invoca e che il Parlamento ha il dovere di votare...

PRESIDENTE. Ma questo non c'entra con la sua interrogazione. Ella vorrebbe esser proprio un deputato privilegiato!

MOLINA. Per queste ragioni, io mi dichiaro profondamente addolorato del ritardo nella presentazione dei disegni di legge militari, ritardo che scoraggia il nostro valoroso esercito e nuoce al paese.

PRESIDENTE. Speriamo che quando poi saranno stati presentati, si trovino presenti i deputati per discuterli e votarli. (*Bravo! Bene! — Ilarità*). Ciò che si sta facendo, lascia invero ben poca speranza che molti disegni di legge che si desidera siano approvati, possano essere nemmeno discussi.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Pala al ministro della guerra « sulla disposta sospensione delle manovre militari nell'altipiano gallurese e sulle sue ragioni ».

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

PRUDENTE, sottosegretario di Stato per la guerra. Era stato stabilito che la brigata Abruzzi, che è dislocata in Sardegna, facesse un campo d'istruzione di dieci giorni, dal 30 maggio al 10 giugno, a Tempio e dintorni. Per rinforzarla erano state chiamate alle armi due classi, una di prima categoria, ed una di milizia mobile, le quali dovevano presentarsi il 19 maggio alle armi.

Pochi giorni prima, giunse la notizia al comandante la Divisione di Cagliari che, a Tempio e dintorni, si erano sviluppati alcuni casi di morbillo. Venne mandato il direttore di sanità sopra luogo, ed egli constatò che i casi di morbillo non solo si erano sviluppati a Tempio e dintorni, ma in molti altri comuni, tra i quali la Maddalena e la stessa Sassari. Quindi il direttore di sanità proponeva che il campo fosse differito di alcuni giorni.

Il comandante della brigata fu informato che anche in Sassari molti altri casi si erano sviluppati, ed allora il comandante la Divisione, mancando un solo giorno alla presentazione delle classi alle armi, ha creduto conveniente di sospendere la chiamata delle due classi, e di riferire al comandante del Corpo d'armata in Roma e quindi al Ministero.

Così stando le cose, siccome sappiamo per pratica che la malattia del morbillo si estende facilmente nelle truppe concentrate nei campi ed anche nelle caserme, e do-

vendo la brigata Abruzzi, nel prossimo agosto, cambiare guarnigione per venire nel continente, può detta brigata nei dintorni degli attuali presidi fare delle manovre speciali. Il Ministero quindi ha determinato che il campo non abbia più luogo, in quanto che il parere del direttore di sanità fu che l'epidemia non potrebbe scomparire in breve tempo.

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

PALA. Se non ho mal compreso la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra, mi pare di scorgere una specie di antinomia tra il parere del direttore generale di sanità e le disposizioni prese dal Ministero.

Il direttore di sanità avrebbe detto che era il caso di sospendere le manovre per alcuni giorni.

Era il parere di un tecnico al quale l'autorità militare non poteva non deferire serie ragioni.

Ma il Ministero non si è limitato a sospendere di alcuni giorni, ma ha addirittura rimandate le manovre; e questo non pare cosa ben fatta, prima di tutto perchè la questione militare è connessa ad altre questioni di natura economica sempre rispettabili, e poi perchè il provvedimento che rimanda indefinitivamente le manovre, poteva essere giusto, se altre constatazioni di fatto avessero dimostrato che i casi di morbillo che impressionarono tanto il comandante della divisione e del corpo d'armata, avevano progredito.

Invece niente di tutto questo. Anzi so che quei pochi casi di morbillo sono spariti.

Ed allora, onorevole commissario, sarebbe stato molto più opportuno, poichè il tempo non manca, che quelle manovre si fossero ripetute in epoca più tarda.

Le obiezioni fatte non valgono a giustificare il provvedimento preso; anzi ragioni serie contro la ripresa delle disposizioni per le manovre, non vi sono affatto.

Anzitutto se è vero che in agosto vi deve essere il cambio della brigata, è anche vero che di qui al mese di agosto ci sono due mesi, ed in questi due mesi c'è tempo più che sufficiente per richiamare quelle poche classi e tenere il campo.

E poi un'altra considerazione. Non oppongano l'onorevole sottosegretario di Stato ed il Ministero che la stagione sarebbe tardiva, imperocchè se le grandi manovre si

fanno in tutte le altre provincie del Regno anche in agosto inoltrato, non vi è nessuna ragione perchè non possano farsi altresì nell'altipiano Gallurese, che presenta eccellenti condizioni, meglio che qualunque altra regione forse, per le manovre in agosto.

Dunque ci ripensi, onorevole sottosegretario di Stato, e vegga se non sia il caso, giacchè ancora ne ha il tempo, di fare quelle manovre che furono per ragioni igieniche rimandate a tempo migliore.

Non occorre che ella mi dia una risposta immediata, ma io aspetto un provvedimento basato sulla realtà dei fatti e che non nuoccia a quelle popolazioni.

PRESIDENTE. Le interrogazioni seguenti s'intendono ritirate, non essendo presenti gli interroganti:

Quaglino, al ministro dell'interno, « sulle proibizioni, ordinate dal prefetto di Ferrara, relativamente ai manifesti ed ai comizi degli scioperanti muratori di quella città »;

Colonna di Cesarò, Di Sant' Onofrio, Paratore, ai ministri delle finanze e dell'interno, « sui provvedimenti che il Governo intenda adottare in favore dei contribuenti dei comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre e che ebbero perciò sospeso il pagamento delle imposte, che non entreranno a far parte dell'elenco di cui all'articolo 1 della legge 12 gennaio 1909 ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Montemartini, al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere le ragioni del suo rifiuto ad aprire il concorso per la cattedra di geodesia nella regia Università di Pavia, cattedra prima coperta da un ordinario e già vacante da oltre due anni ».

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

CIUFFELLI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. La cattedra di geodesia nell'Università di Pavia è vacante ormai da dieci anni per la morte del professore Gobbi-Belcredi.

Dopo di allora questo insegnamento è stato sempre tenuto per incarico presso quella Università, e il posto di ordinario che si rese vacante fu poi occupato in seguito a concorso dal professor Berzolari per la cattedra di algebra e di geometria analitica fino dal 1899, fino da dieci anni fa.

Non è stato poi possibile e non sarebbe possibile, attualmente, bandire un concorso per una cattedra di ruolo, perchè nessun posto, nè di ordinario nè di straordinario,

è vacante presso la Facoltà di scienze in quella Università.

Prima dunque di bandire un concorso bisogna stabilire il posto in ruolo. Ma in prossimità della discussione della legge sull'insegnamento superiore il Ministero in massima ha ritenuto non dovere istituire alcun posto nuovo nei ruoli di nessuna Università per non variare lo stato di fatto dei ruoli delle Università medesime come sono ora determinati.

Se questo disegno di legge sarà approvato, siccome esso stabilisce un ruolo unico per tutte le Università, la proposta per la istituzione della cattedra di ruolo di geodesia presso l'Università di Pavia sarà presa in attento e benevole esame.

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

MONTEMARTINI. Prendo atto volentieri delle dichiarazioni del sottosegretario di Stato in quanto esse significano che alla apertura immediata del concorso nulla si oppone, se non la presunta e creduta occupazione di tutti i posti di organico dell'Università di Pavia.

E allora prego l'onorevole Ciuffelli di credere che qualche volta si può sbagliare anche al Ministero dell'istruzione. (*Oh! oh! — Si ride*). E come si sbaglia!

Dia, per favore, un'occhiata agli annuari dell'Università di Pavia, e vedrà che prima del 1899, prima cioè della morte del compianto professor Gobbi, c'erano quattordici professori, tra ordinari e straordinari, nella Facoltà di scienze dell'Università di Pavia; anzi prima ancora ce ne erano quindici, e ne restò uno di meno per il trasferimento del professor Bertini, ordinario di geometria superiore, da Pavia a Pisa.

Ora invece sono soltanto tredici, e forse al Ministero si sbaglia credendo che siano ancora quattordici, non pensando che oggi al Consiglio della Facoltà di scienze partecipa, è vero, pel regolamento Nasi, anche il professore ordinario di chimica farmaceutica, ma questi non va compreso nell'organico della Facoltà di scienze perchè appartiene a quello della scuola di farmacia.

Sarò grato all'onorevole Ciuffelli, se vorrà fare riprendere in esame questa pratica. Ad ogni modo, spero che, approvata la nuova legge sul ruolo unico, questo concorso sarà tosto bandito, sì che abbia effetto per il prossimo anno scolastico.

Non è decoroso che una Università, come quella di Pavia, rimanga per tanti anni senza il titolare di una cattedra così importante come quella a cui si riferisce la mia interrogazione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Di Lorenzo al ministro dei lavori pubblici « per la sospensione degli studii del tronco di ferrovia Santa Ninfa-Belice delle complementari Sicule, interpretato molto sfavorevolmente da quelle popolazioni; essendosi bensì proceduto a licenziamento di personale subalterno ».

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

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Non so da che cosa sia nata la sfavorevole impressione, di cui l'onorevole Di Lorenzo si è fatto eco in questa Camera, nelle popolazioni siciliane per una pretesa sospensione di lavori nelle ferrovie complementari.

Questa voce è assolutamente infondata.

L'onorevole Di Lorenzo parla del tronco Santa Ninfa-Belice. Ma egli deve sapere che questo tronco si è diviso in due tratti: il primo va da Santa Ninfa a Gibellina e l'altro da Gibellina a Belice.

Ora sul tronco sono già stati compiuti rilievi di campagna. L'onorevole Di Lorenzo dice che noi abbiamo mandato via del personale subalterno.

Ma no, egregio collega, i canneggiatori che sono stati licenziati perchè il loro lavoro era finito, erano pagati a giornata, erano presi sul luogo e non costituivano personale subalterno.

Presentemente di questo primo tronco si sta facendo lo studio a tavolino, e precisamente nell'ufficio di Santa Margherita di Belice.

Compiuto che sarà questo lavoro, si proseguiranno i rilievi di campagna nel secondo tratto da Gibellina a Belice: ed allora si riprenderà, se occorre, a giornata quel certo personale che lei chiama subalterno, ma che invece è costituito da giornalieri assunti sul posto.

Dunque si persuada l'onorevole Di Lorenzo e persuada a sua volta le popolazioni, cui ha fatto allusione, che non solo non c'è alcuna sospensione, ma che si lavora alacremente nell'intento che agli studii del primo tratto seguano senza indugio gli altri rimanenti.

Non possono essere fatti contemporaneamente gli studii del primo e del secondo tronco, perchè la squadra di operatori addetti a quella sezione deve di necessità at-

tendere separatamente prima agli studii del primo tronco e poi agli studii del secondo.

Spero che l'onorevole Di Lorenzo, convinto dell'errore da cui sono derivate le lagnanze e le preoccupazioni infondate, vorrà aiutarci a rimuoverlo, dall'animo dei suoi amici, e dichiararsi soddisfatto.

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

DI LORENZO. L'interrogazione che ho presentata al ministro dei lavori pubblici riguarda un argomento molto importante per la regione che ho l'onore di rappresentare.

Per la legge del luglio 1906 fu stabilito che le complementari Sicule si dovessero completare al più presto possibile; e fu poi provveduto alla parte finanziaria, in quanto che il primo progetto sembrò deficiente.

Ora siamo al terzo anno compiuto e ancora nessun tronco è stato messo non solo in esercizio, ma nemmeno si trova vicino ad essere completato.

E si accordano facilmente proroghe agli appaltatori per le consegne dei tronchi appaltati.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Ma che cosa c'entra questo?

DI LORENZO. Tutto ciò mostra la lentezza con cui si procede in questi lavori che avrebbero dovuto essere spinti con alacrità maggiore, e alimenta quella specie di sconforto da cui sono invase quelle popolazioni che si credono abbandonate; perchè queste ferrovie è da più di trent'anni che si aspettano e si aspettano come un raggio di luce. Queste linee devono essere riguardate come linee di penetrazione, perchè in vari punti i prodotti accumulati da anni attendono la loro costruzione per essere esportati.

Quando si pensi che furono sospesi i lavori di campagna nel tratto Santa Ninfa-Gibellina, si avrà la ragione dell'allarme suscitato in quelle popolazioni; allarme di cui ho dovuto farmi eco qui alla Camera, per interessare vivamente il Governo, ed il ministro dei lavori pubblici in ispecie, a dare una spinta energica al sollecito compimento di queste linee che debbono servire a sviluppare quel miglioramento economico ed agricolo che si attende da quelle regioni, e, nel tempo stesso, a migliorarne le condizioni eccezionali di pubblica sicurezza, di cui si parlò, discutendosi il bilancio dell'interno.

PRESIDENTE. L'onorevole Leali interroga i ministri della guerra e della marina,

« per sapere chi farà le spese dell'aeroplano rotto nella caduta del Calderara ».

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

PRUDENTE, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Nel rispondere ad altra e recente interrogazione dell'onorevole Leali, circa esperienze che erano state fatte a Centocelle con l'aeroplano Wright, dissi che tali esperienze erano fatte per iniziativa del Circolo romano di Aviazione, e che il Ministero della guerra si era obbligato a pagare una data somma per le esperienze medesime, che avevano per esso una certa importanza. E quella somma, per le prime esperienze, fu pagata.

Le riparazioni che si dovranno fare all'aeroplano, in seguito alla malaugurata caduta del tenente Calderara, non interessano al Ministero della guerra.

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

LEALI. Non entrerò in quest'argomento che fa masticare agro a qualche persona; (*Commenti*) ma, dopo le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra, il quale dice che il Ministero non spenderà più denari, non posso che dichiararmi soddisfatto. (*Bene! — Si ride*).

PRESIDENTE. L'onorevole Pansini interroga il ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se e come intenda conservare e continuare gli scavi del Pulo presso Molletta ».

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

Gli onorevoli Montù e Daneo interrogano il ministro delle poste e dei telegrafi, « circa le ripetute, frequenti e dannose interruzioni del servizio telefonico in Torino. Se non creda di dover accordare speciale dispensa dalla tassa di abbonamento e come intenda provvedere ad evitare nuova interruzione nel servizio allorchè la stazione centrale di Torino dovrà tra breve trasportarsi nella sua nuova sede ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi ha facoltà di rispondere.

ROSSI TEOFILO, *sottosegretario di Stato per le poste e pei telegrafi*. Risponderò paritivamente ai tre punti ai quali si riferisce questa interrogazione.

In primo luogo, l'onorevole Montù domanda informazioni circa le ripetute, frequenti e dannose interruzioni del servizio telefonico in Torino.

A titolo di spiegazione, dirò che la rete telefonica in Torino è stata recentemente provata da tre disgrazie. La prima fu quando si scambiò il ripartitore; pel quale cambiamento s'ebbero molti inconvenienti, ma le comunicazioni ebbero luogo ugualmente, sebbene stentate.

In seguito, nel febbraio, s'ebbe una grossa nevicata che ruppe tutti i fili telefonici, e quindi non si potè più telefonare. Quando poi si stavano aggiustando i cavi, specialmente per le comunicazioni intercomunali, avvenne l'incendio dell'8 marzo, dopo il quale le comunicazioni cessarono.

Però l'onorevole Montù deve riconoscere che, in meno di due mesi, si potè riattivare il servizio, a Torino. Ho già detto alla Camera che questo fu un risultato così grande, da attirare l'attenzione e l'ammirazione degli stranieri: perchè difficilmente si sono potute riattivare, in così poco tempo, due centrali come quelle di Torino e di Napoli.

Domanda poi l'onorevole Montù se non creda il Governo di dovere accordare speciale dispensa dalla tassa d'abbonamento. E qui, la questione è più grave: perchè la questione della restituzione della tassa agli abbonati è stata risolta in modo diverso, nei tre periodi.

Nel primo periodo, quando vi fu il ricambio del ripartitore; ricambio che si faceva nell'interesse del servizio; ed il nostro regolamento dice (e lei lo sa) che, se non vi sono almeno tre giorni continui di sospensione, non si può fare rimborso di sorta agli abbonati.

Tuttavia ho dato disposizioni (e l'onorevole Montù lo sa) che, a tutti coloro che possano provare (e sarà facile provarlo) di avere subito effettivamente interruzioni per tre giorni o più, sia rimborsata la corrispondente parte di tassa.

Anche per le interruzioni provocate dalle nevicata qualora esse superino, i tre giorni, si avrà il rimborso. (*Commenti — Interruzioni a sinistra*).

Per quanto concerne l'interruzione causata dall'incendio, rispondo che per tutto il tempo in cui ebbe luogo l'interruzione, dall'8 marzo al 4 maggio, non sarà percepita alcuna tassa.

Evidentemente l'Amministrazione dovrà fare eccezione per coloro che per circostanze speciali ebbero qualche giorno prima riattivato il servizio del telefono.

E vengo all'ultimo punto dell'interrogazione.

L'onorevole Montù domanda quando e come intenda il Governo provvedere ad evitare nuove interruzioni nel servizio, allorchè la stazione centrale di Torino dovrà tra breve trasportarsi nella nuova sede. A questo riguardo rispondo che assolutamente non vi è nessun pericolo, neanche per un'ora sola, che venga sospeso il servizio telefonico quando si farà il trasporto dalla vecchia alla nuova sedè.

E poichè parlo all'onorevole Montù che è un professore di elettrotecnica, e che è un valoroso in questi studi, gli dirò che verrà applicato il sistema delle parallele... (*Ah! ah! — Si ride*) che metterà in comunicazione la centrale vecchia colla centrale nuova, fintautochè non venga attivato il servizio.

Del resto, per concludere questa lunga cicalata, dirò all'onorevole Montù che per quell'affetto che mi lega alla città di Torino, nella quale egli esplica tanto egregiamente l'opera sua di presidente della « Pro Torino », a favore di quella popolazione, nei limiti della giustizia, sono e sarò sempre disposto a fare quanto è possibile.

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

MONTÙ. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della sua risposta. Mi consenta che, piuttostochè dichiararmi più o meno soddisfatto, faccia una dichiarazione, riferendomi appunto a quello che egli volle con lusinghiere parole dire a mio riguardo e come elettrotecnico e come presidente della « Pro Torino ». Io debbo fare un pubblico elogio all'amministrazione dei telefoni di Stato, perchè, nell'adottare i nuovi apparecchi telefonici tanto per Torino quanto per Napoli, ha inaugurato un sistema che voglio chiamare coraggioso e che è l'unico che debba adottarsi dallo Stato e da qualunque ente pubblico che voglia esercitare funzione di vero e provetto industriale, cioè ha voluto decampare da quelle gare poco concludenti e ha dato l'incarico alla migliore delle case costruttrici di questi apparecchi, cosicchè si è effettivamente rinnovato l'impianto dei telefoni di Torino e di Napoli in un tempo che, se pure maggiore di due mesi, è stato tuttavia relativamente breve.

PRESIDENTE. Ma stia nei limiti dell'interrogazione!

MONTÙ. Io debbo fare però osservare che negli ultimi giorni di maggio non era ancora completamente riattivata la rete telefonica

di Torino, come quella di Napoli. Comprendo che si conceda una certa larghezza all'Amministrazione dei telefoni, ma anche con ciò, non posso a meno di raccomandare che, nel più breve tempo possibile, tutte e due le reti siano messe in condizione di poter funzionare.

Mi permetto poi di dire che la dispensa dal pagamento, ridotta semplicemente a quei periodi, in cui il servizio fu veramente sospeso, dato che questa interruzione si è succeduta a così brevi intervalli, dovrebbe essere allargata.

Prendo atto di quanto ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato delle poste e dei telegrafi, cioè, che a chi possa provare di avere avuto un'interruzione per più di tre giorni, si farà un abbuono. Ma prevedo ed intravedo le difficoltà di accertamento di questa prova e mi raccomando quindi che si diano istruzioni tali che l'accertamento sia facilitato.

Ringrazio poi il sottosegretario di Stato, e prendo atto della sua dichiarazione, che non vi sarà alcuna sospensione del servizio quando a Torino si dovrà trasportare la sede dall'attuale al nuovo locale. Ma mi permetto di aggiungere che sarebbe stato miglior partito forse, dato il sinistro che era avvenuto, costruire, massime per la stagione alla quale andiamo incontro, un capannone, vicino alla sede definitiva, e portare ivi la sede provvisoria dell'ufficio.

Ma poichè questo non si è fatto, e sarebbe ora assolutamente inutile il lamentarsene, prendo atto di quanto ha detto il sottosegretario di Stato.

Ripeto ed estendo l'elogio alla Direzione locale dei telefoni di Torino per la prova che ha dato di attività e di solerzia in questo caso, e raccomando che sia predisposto onde non avvenga alcuna sospensione del servizio, quando a Torino si sarà alla vigilia della nostra grande esposizione, per la quale tutti i servizi pubblici, e soprattutto quelli che garantiscono le comunicazioni, devono funzionare perfettamente.

PRESIDENTE. E così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Verificazione dei poteri. Elezione contestata del collegio di Cosenza.

La Giunta delle elezioni propone alla Camera, a grande maggioranza, l'annullamento

dell'elezione politica avvenuta nel collegio di Cosenza nei giorni 7 e 14 marzo 1909.

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito questa proposta della Giunta.

(È approvata).

Dichiaro vacante il collegio di Cosenza.

L'ordine del giorno reca ora l'elezione contestata del collegio di Castellaneta.

La Giunta delle elezioni, ad unanimità, propone alla Camera l'annullamento della elezione avvenuta il 7 marzo 1909 nel collegio di Castellaneta e l'invio degli atti all'autorità giudiziaria.

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito questa proposta della Giunta.

(È approvata).

Dichiaro vacante il collegio di Castellaneta.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Di Scalea per la costituzione in comune della frazione di Bompensiere. Si dia lettura della proposta di legge.

DA COMO, [segretario, legge: (Vedi tornata del 29 maggio 1909)].

PRESIDENTE. L'onorevole Di Scalea ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

DI SCALEA. Onorevoli colleghi, la mia proposta di legge, che spero sarà presa in considerazione dalla Camera, ha per sé le antiche aspirazioni degli abitanti della frazione di Bompensiere e risponde ad una legittima esigenza di quelle popolazioni.

La frazione di Bompensiere ha origine da quegli aggregati di carattere feudale, che furono creati durante i secoli XVII e XVIII in Sicilia, e che, nell'ordinamento feudale, trovarono valido ausilio per il loro sviluppo. Quando poi avvenne la trasformazione dell'ordinamento economico sociale ed amministrativo del paese, queste frazioni furono in gran parte elevate a comuni autonomi, e lo fu anche la borgata di Bompensiere. Ma intanto un'industria si sviluppava nell'isola, quella dello zolfo, ed un vicino aggregato popoloso, che fu poi il comune di Montedoro, andava prendendo sempre maggiore sviluppo, tanto che diventò per numero di popolazione ed importanza superiore al vecchio aggregato popoloso che formava la borgata di Bompensiere. Così nel 1868, per l'aumentata importanza del comune di Montedoro, la borgata di Bompensiere, che era

comune autonomo, chiese di essere aggregata a detto comune, purchè però rimanesse distinte tanto le risorse finanziarie quanto il patrimonio che apparteneva alla borgata di Bompensiere, da quelli del comune di Montedoro. E così infatti fu stabilito con un decreto reale che, pure aggregando la borgata di Bompensiere al comune di Montedoro, mantenne divise le risorse finanziarie dei due abitati. Così in diritto ma non in fatto la borgata di Bompensiere si trovò provvista di quelle risorse finanziarie a cui aveva diritto per secolari attribuzioni che i signori del luogo le avevano dato.

Però, con la sicurezza della vita civile e sociale il comune capoluogo di Montedoro assorbì tutte le risorse che quel modesto aggregato popoloso aveva, di modo che cominciarono le lagnanze degli abitanti della frazione di Bompensiere contro questi assorbimenti, che erano contrari ai diritti sanciti nel decreto reale, che attribuiva appunto ad essa un dato patrimonio.

Ed allora è avvenuto il fenomeno veramente doloroso e purtroppo nell'isola mia esteso a molte frazioni: l'assoluto abbandono di questo aggregato popoloso da parte del comune centrale; non illuminazione, non istruzione pubblica, non vantaggio di servizi pubblici.

E le reiterate lagnanze di quei buoni contadini, che costituiscono la maggioranza della popolazione della borgata, non trovarono mai eco in seno al Consiglio comunale la cui maggioranza è composta di abitanti del capoluogo del comune.

Le disparità di trattamento diventano anche più acute per la mancanza assoluta di viabilità, per cui quelle popolazioni sono costrette a fare lunghi e disagiati percorsi per arrivare al capoluogo del loro comune; quando pure non si trovano nella impossibilità materiale di andarvi, specie nella cattiva stagione, a causa della mancanza di ponti sui torrenti impetuosi che attraversano la regione.

Queste esigenze furono tanto evidenti che le aspirazioni della frazione della quale sostengo i diritti, che ritengo legittimi, furono accolte anche dal Consiglio comunale del capoluogo, il quale emise una solenne deliberazione in tal senso.

Credo quindi che sarebbe riconoscere i diritti sanciti anche da un decreto reale, il ripristinare l'autonomia di quella borgata agricola, attenuando le condizioni di isolamento veramente dolorose, in cui an-

cora si trova, e che, purtroppo, non sono dissimili da quelle, in cui si trovano molte borgate rurali della Sicilia.

Per queste considerazioni mi voglio lusingare che la Camera voglia fare benevola accoglienza alla mia proposta. (*Approvazioni*).

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

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Con le consuete riserve, dichiaro a nome del Governo di consentire che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Di Scalea.

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione la proposta di legge testè svolta dall'onorevole Di Scalea, si alzino.

(*È presa in considerazione*).

Segue ora lo svolgimento della proposta di legge dell'onorevole Landucci, per estensione alle provincie di Arezzo, Grosseto e Siena di alcune facilitazioni in favore dell'istruzione elementare.

Si dia lettura della proposta di legge.

DA COMO, *segretario*, legge: (*V. tornata dell'8 maggio 1909*).

PRESIDENTE. L'onorevole Landucci ha facoltà di svolgere la sua proposta di legge.

LANDUCCI. Onorevoli colleghi! La proposta di legge che ho l'onore di sottoporre alla vostra considerazione, a nome anche dei colleghi Pilacci, Cesaroni, Arturo Luzzatto, Ciacci, Viazzi, Callaini e Nofri, fu già presa in considerazione dalla Camera sullo scorcio della passata legislatura. La chiusura della ventiduesima legislatura mi impone il dovere di ricorrere nuovamente alla benevolenza della Camera per pregarla di confermare la deliberazione che, consentente il Governo, già prese, ripeto, nella legislatura passata.

La mia proposta di legge si fonda sopra un motivo di equità e di eguaglianza di trattamento indiscutibile, sicuro. I provvedimenti speciali in favore della istruzione elementare, adottati per il Mezzogiorno, furono estesi ad alcune regioni dell'Italia centrale, alle Marche, al Lazio, eccetto Roma, e all'Umbria, perchè - e soltanto per tale ragione - anche in esse gli analfabeti superavano il cinquanta per cento degli abitanti.

Secondo l'ultimo annuario statistico, gli analfabeti superano il cinquanta per cento

nell'Italia centrale anche nelle provincie di Arezzo, Siena e Grosseto; perciò è giusto, è equo, è utile e bello, per correggere tanto dolorosa condizione di cose, che anche ad esse sieno estesi i medesimi provvedimenti.

Si noti che il disgraziato fenomeno non è da rimproverarsi nelle tre provincie della nostra cara ed intellettuale Toscana a mala volontà o a trascuratezza del dovere civile fondamentale di dare debita istruzione ai fanciulli. Esso dipende soltanto dalla diffusione del caseggiato in tutto il territorio e dall'unità agraria, il podere, della nostra mezzadria.

Le case disseminate fan sì che, senza un numero grande di scuole in tutti i piccoli villaggi, in tutti i caseggiati, i padri di famiglia non possano mandare i fanciulli a scuola; dovrebbero percorrere larghi tratti di strada, essere esposti alle intemperie e perder enorme tempo, sfuggire per molte ore ad ogni sorveglianza.

In secondo luogo il podere, che è l'anima della nostra mezzadria, è così costituito da corrispondere perfettamente alla famiglia del colono; esso corrisponde alla famiglia in tal modo che il capo della famiglia colonica impiega tutto l'anno nei lavori agrari tutti i componenti la famiglia, anche i piccoli figli, e non può mandarli quindi molto lontano perchè il viaggio di andata e ritorno, aggiunto alle ore di scuola, farebbe rimanere i fanciulli troppo tempo assenti dalla casa.

Per questi motivi spero che, come nella passata legislatura, la Camera vorrà usarmi la benevolenza di prendere in considerazione la proposta di legge che ho presentata insieme con gli altri colleghi, nè si opporrà il ministro, salve, naturalmente, le consuete riserve, specialmente d'indole finanziaria.

Del resto spero anche da questo punto di vista di dimostrare, che non v'è alcun pericolo, riducendosi la spesa a piccola somma.

Ed è anche opportuno dire che, se i provvedimenti per il Mezzogiorno potessero estendersi a tutto il resto d'Italia, tanto meglio; nessuno più di noi ne sarebbe lieto; e il nostro disegno di legge ne verrebbe assorbito. Ma se, come è credibile, tal generale estensione non avvenga, non parrà esagerato che intanto, posta l'identità del motivo, si concedano alle nostre tre provincie i medesimi vantaggi, che ebbero le altre con esse confinanti. Nè altro ora ag-

giungo; mi riservo di spiegar più ampiamente e meglio giustificare la proposta nelle ulteriori vicende parlamentari della proposta di legge, se, come spero, anche questa volta, mi farete l'onore di prenderla in considerazione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dell'Istruzione pubblica ha facoltà di parlare.

RAVA, ministro dell'istruzione pubblica. Consento che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Landucci e di altri colleghi, ma debbo fare le più ampie riserve riguardo al contenuto della proposta stessa, perchè essa implica una grave questione finanziaria. Del resto l'onorevole Landucci ed i colleghi sanno che io non posso prendere impegni di forti spese senza avere ottenuto il consenso del ministro del tesoro.

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione questa proposta di legge si alzino.

(*È presa in considerazione*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni e proposte di legge:

Modificazioni del secondo comma dell'articolo 2 della legge 12 gennaio 1909, numero 12, portante provvedimenti a sollievo dei danneggiati dal terremoto;

Autorizzazione della maggiore assegnazione di lire 31,245.90 da corrispondersi alla Tipografia della Camera dei deputati per la stampa dei documenti finanziari;

Autorizzazione della spesa occorrente per l'impianto del riscaldamento a termosifone nei locali del Ministero della guerra;

Tombola a favore degli ospedali e dell'asilo dell'infanzia abbandonata in Modica;

Tombola telegrafica per un nuovo ospedale in Pordenone;

Tombola telegrafica nazionale a favore dell'ospedale civile di Teramo, e dell'erigendo ospedale civico di Giulianova.

Si faccia la chiama.

CAMERINI, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte.

Giuramento.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Amici, lo invito a giurare

(*Legge la formula*).

AMICI. Giuro.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Modificazioni ed aggiunte alla legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Modificazioni ed aggiunte alla legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nofri.

NOFRI. Parlo a nome del gruppo parlamentare socialista, che può chiamarsi il padre putativo dell'attuale esercizio di Stato, e parlo anche perchè di quel gruppo io fui il primo nel 1897, forse l'unico, che fin da allora stabilì essere necessario, fatale ed inevitabile che le ferrovie appartenenti allo Stato, ed esercitate da Compagnie private, dovessero, allo scadere delle convenzioni che ne regolavano l'esercizio, ritornare allo Stato. Quattro anni di esperienza, poichè nel 1905 lo Stato si decise, purtroppo forzatamente e tardivamente, a riscattare l'esercizio, avrebbero dovuto, secondo me, suggerire qualche cosa di più e di meglio di quello che non sia il progetto che ci viene presentato dinnanzi come modificazione all'ordinamento ferroviario del 1905, stabilito definitivamente nel 1907; avrebbero dovuto suggerire dunque qualche cosa di meglio quei quattro anni di esperimenti, e provocare dal Governo, in base alla somma tutta dei risultati pratici, delle vere e proprie modificazioni all'ordinamento attuale che oggi avremmo potuto esaminare come domani sui bilanci preventivi.

Invece, il Governo ha continuato anche in questa circostanza col sistema col quale iniziò l'esercizio di Stato. Allora si decise, se ben si ricorda, all'esercizio statale all'ultimo momento, e solo nell'aprile del 1905 si discusse infatti una specie di legge raffazzonata alla meglio per poter assumere l'esercizio delle ferrovie.

E se le Compagnie non avessero a suo tempo disdetto il contratto, chi sa che lo Stato non si fosse perfino dimenticato che questo contratto scadeva e avesse dovuto quindi subire le conseguenze della continuazione dell'esercizio in quelle disgraziate condizioni.

Che cosa è avvenuto così con questo sistema dell'allontanarsi, dello scansare per

quanto è possibile ogni questione grave nella sua rapida e radicale soluzione, salvo a subirla nella condizione in cui si trova, con tutte le sue conseguenze disastrose? È avvenuto questo: che l'esercizio di Stato cominciò nelle peggiori condizioni possibili e immaginabili, tanto che (è storia di ieri... e d'oggi), pochi mesi dopo l'assunzione delle ferrovie da parte dello Stato il disservizio ferroviario più strano e più grave nello stesso tempo, afflisse per quasi due anni il nostro Paese.

Nè si dica a questo proposito come giustificazione che in quel periodo di tempo relativo appunto al passaggio delle ferrovie allo Stato, un rapidissimo ed insospettato aumento del traffico abbia prodotto quel disservizio.

Non si dica questo perchè è noto ormai che l'aumento rapidissimo è vero del traffico avvenuto dal 1905 al 1907 per il meraviglioso sviluppo delle industrie e del commercio del nostro Paese, trovò le ferrovie in condizioni tali da non poter sopportare nemmeno il traffico che precedentemente avevano, ostacolando e quasi arrestando colla loro insufficienza enorme quello risultante dal grandioso slancio economico del Paese.

E la ragione di ciò è nota ormai; è inutile dilungarsi a ripeterla; ma è bene però ricordarlo, che risiedè completamente nelle convenzioni ferroviarie del 1885, soprattutto nel sistema che quelle convenzioni stabilivano per il mantenimento e la riparazione delle linee e del materiale rotabile, per il rinnovamento e il rifacimento delle une e delle altre e per l'acquisto del nuovo materiale; sistema questo che portò alle condizioni disperate le nostre ferrovie nel 1905 ed ebbe la sua base nello stesso difetto che oggi ci viene ripresentato qui sotto altra forma e con altre parole con l'attuale progetto di legge.

Ma prima di entrare in questa parte, che il relatore della minoranza ha ritenuto come la più sostanziale e predominante, voglio intrattenermi sull'ordinamento attuale che assorbe da sè solo i quattro quinti delle spese ordinarie di esercizio (escluse quelle di carattere patrimoniale) le quali spese sono poi quelle, come osservava giustamente l'onorevole De Nava, sulle quali il nostro controllo è quasi nullo, le proposte del progetto completamente assenti.

PRESIDENTE. Onorevole Nofri, vuole avere la compiacenza di scendere più in

basso, o di alzare un po' più la voce? Così gli stenografi non possono udirla.

NOFRI. Sta bene. Scenderò più in basso.

Noi vediamo che l'ordinamento ferroviario costituito, il quale provoca preso a sè tutte quante le spese puramente e semplicemente ordinarie, come dicevo avanti, ci ha dato con l'ultimo bilancio consuntivo 1907-908 un totale di spese per 349,897,884, con grave aumento, di 88,821,482 sul primo anno di esercizio dello Stato 1905-906. Vediamo invece che le spese complementari ed accessorie, di carattere patrimoniale, ci danno 86,094,750.

Ora avrei creduto che il Governo, prima di ogni altra cosa, trattandosi di modificare una legge che riguarda appunto l'ordinamento ferroviario, si fosse preoccupato essenzialmente di questo ordinamento e dello ingente aumento (il 34 per cento!) che ha provocato nelle spese anzichè a stabilire per legge le percentuali e le quote chilometriche pel mantenimento ed il fabbisogno patrimoniale.

Invece il Governo ci viene dinanzi con alcuni ritocchi, in gran parte di ordine interpretativo della legge, con alcune varianti che peggiorano secondo me la legge stessa: ma si guarda bene dall'affrontare, come avrebbe dovuto, tutto l'ordinamento medesimo, con la giustificazione che questo fu stabilito con la legge del 1907, vale a dire che sono passati da allora troppo pochi anni.

Ma io osservo che l'ordinamento è stato impiantato in realtà dal 1905, e dal 1905 gradatamente è andato formandosi e funzionando.

Osservo per di più che già per due volte si è modificato, e che quindi avrebbe dovuto oggi il Governo o, per esso, la Direzione delle ferrovie, esprimere un concetto esatto e preciso di quello che ha fatto ed intende di fare, cioè dire se l'ordinamento definitivo, ammesso che sia tale quello attuale, perchè non ha ancora terminato di essere modificato, è quello che corrisponde alle necessità nostre, o seppure dovremo cambiare di nuovo, e tornare probabilmente indietro.

L'ordinamento presente quale è al momento in cui parlo? In questo momento (dico così perchè tra un mese potrebbe anche essere diverso) è il portato ultimo — sembra incredibile — di un cambiamento di funzionari nella Direzione generale, e non

è niente affatto una idea organica del direttore generale e tanto meno del Consiglio di amministrazione.

Vediamo infatti che si è cominciato dai Compartimenti, i quali da otto come erano in origine, sono diventati dieci; Compartimenti che dovevano creare il decentramento ferroviario, amministrativo, si intende, e quindi dare quella agilità, sveltezza e prontezza al servizio che diversamente non poteva avere.

I Compartimenti non erano ancora costituiti e non funzionavano ancora regolarmente, che è avvenuto questo fenomeno: un alto funzionario dell'Adriatica è stato trasportato alla Direzione generale ed è bastato questo perchè egli aggiungesse all'ordinamento compartimentale un ordinamento sezionale che esisteva appunto nella sua ex amministrazione.

Nel far questo però non si è pensato affatto a modificare ciò che già esisteva, cioè l'ordinamento compartimentale; si è aggiunto l'uno all'altro semplicemente e puramente.

Ora questo fatto pare non sia stato nemmeno avvertito dal Governo, in quanto che non ne parla nemmeno nel suo progetto.

A togliere intanto il dubbio che in ciò che affermo vi sia dell'esagerazione riferisco i dati.

I Compartimenti hanno ancora oggi in media ciascuno non meno di cento impiegati senza considerare i funzionari, e costano pure in media ciascuno circa un milione, parlo sempre del personale e non delle altre spese di cui è difficile fare un esame preciso.

In totale ed in cifra tonda si ha una spesa pel personale non minore di nove milioni; e si noti che ciascun compartimento ha un direttore compartimentale, tre capi divisione, sei ispettori principali, ispettori capi, sottocapi, ecc., con un centinaio di impiegati al massimo: basta fare la proporzione dei funzionari e degli stipendi, che essi hanno, per vedere a quale risultato si arriva.

Le sezioni sono quindi cosa nuova, aggiunta, con altro personale.

Si giustifica questo cambiamento di sistema (mantenendo il vecchio!) dicendo che il sistema compartimentale non dava i risultati sperati, cioè spigliatezza e prontezza al servizio, ed anzi lo rendeva più lento. Perchè ciò? Perchè i compartimenti furono creati, ma non si fecero funzionare come

era nell'intenzione di chi li aveva proposti, cioè in modo autonomo e indipendente.

I compartimenti non furono e non sono quel che erano e sono nella Svizzera ed in altre nazioni, dove hanno veramente una funzione autonoma locale, come da noi doveva essere regionale; la parola non corrisponde all'applicazione, ma si presta al nostro paese dove la regione è ancora così viva e sentita. Questi compartimenti, per quanto riguarda il personale, per quanto riguarda il movimento del traffico locale, per quanto riguarda in special modo tutti quanti i treni locali e quindi soprattutto le linee secondarie, che per l'Italia sono state sempre una spina, inquantochè non sono mai state utilizzate come si doveva, non hanno mai contribuito a sviluppare le linee principali, avrebbero dovuto funzionare autonomamente con iniziative proprie.

In tal modo, con tale indipendenza e autonomia, salvo a ricorrere alla Direzione generale per le quistioni generali e per quelle interessanti i vari compartimenti, il compartimento avrebbe corrisposto all'aspettativa.

Si dice però anche che il sistema non poteva più funzionare, perchè creava dei dualismi tra un compartimento e l'altro. Io non conosco nè mi furono posti dinanzi casi del genere; si fa presto ad asserire, bisogna provare. Pare in ogni modo che in casi di dualismo tra un compartimento e l'altro, se veramente fossero state ben determinate le funzioni di questi compartimenti, avrebbe dovuto intervenire il singolo capo servizio della Direzione generale, a seconda che il dualismo fosse avvenuto pel movimento e traffico, pel mantenimento o pella trazione e materiale, per dirimere la questione ad esercitare quindi l'unità di indirizzo spettantegli.

Si è detto infine che insomma il compartimento aveva assolutamente fallito allo scopo. E va bene; voglio ammettere per un momento, senza però concederlo, che ciò sia vero e che l'esperienza abbia dimostrato che le nostre linee, le tradizioni, l'ambiente, ecc., si adattavano a questo sistema compartimentale autonomo. Ma allora adottiamo senz'altro il sistema sezionale che, del resto, bisogna dire la verità, aveva fatto buonissima prova sulla rete Adriatica, quel sistema sezionale, che non è altro che una copia del sistema che era rimasto in piedi nei servizi delle sezioni materiali e mantenimento, anche coi compartimenti; in quan-

to, per chi conosce che cosa sono questi servizi, è intuitivo, senza che io qui lo spieghi, come abbiano bisogno del sistema sezionale, specialmente per quanto riguarda il servizio del mantenimento delle linee nel movimento e traffico.

Orbene, col sistema sezionale sono create (oggi almeno io credo che siano tante) ventiquattro sezioni di quel servizio, divise naturalmente fra i vari compartimenti rimasti tutti in piedi quasi immutati. E così che cosa avviene? Che le sezioni del movimento e traffico fanno nella giurisdizione loro, quello che faceva o avrebbe dovuto fare la direzione compartimentale, con questa differenza però che quasi tutte le proprie funzioni si esercitano col tramite del compartimento. Ma siccome il compartimento è ancora quello di prima, cioè non ha quella indipendenza ed autonomia, che gli si doveva dare, per la maggior parte delle questioni il compartimento ricorre a Roma.

Quindi si ha questo: che le sezioni ricorrono al compartimento: il compartimento per mezzo del capo divisione ricorre alla Direzione generale, e quindi le sezioni perdono la loro ragion d'essere, che consisteva nel più frazionato e maggiormente agile e rapido funzionamento.

Si è chiamato questo sistema accentrato decentratore, e potrebbe anche darsi che si arrivasse al miracolo, che è insito nelle parole che ho detto, che sono in contraddizione fra di loro.

Ma per arrivarvi bisognerebbe intanto e subito abolire il Compartimento. Del resto il direttore compartimentale non esiste più come funzionario. Egli infatti oggi si occupa semplicemente del servizio sanitario, della ragioneria e della consulenza legale. Immaginate quale importanza, quale autorità egli possa avere e come sono spesi bene i denari per pagare un capo di Compartimento che deve solo occuparsi di queste tre cose.

Tutto il resto infatti è eseguito esclusivamente dai capi divisione del movimento e traffico, della manutenzione e della trazione e materiale.

Si dice però che, ogni tanto, il direttore generale tiene un'adunanza con questi tre signori e cerca di passare un'ora o più di tempo con loro, perchè altrimenti non si vedrebbero mai, e il direttore compartimentale non saprebbe mai niente di quello che è avvenuto nel Compartimento all'infuori della constatazione delle malattie del

suo personale, oppure dei documenti di ragioneria e delle cause legali provocate dai reclami insoddisfatti.

Ora qui bisogna decidersi. O noi vogliamo conservare l'ordinamento compartimentale come era stato creato, ed allora bisogna dare a questo quell'autonomia e quell'indipendenza, quella funzione d'ordine regionale, chiamamola così, che era nelle intenzioni dei suoi proponenti. Se questo non va o non si vuole (non è cosa nuova, non vengo a fare lezioni, nessuno l'ha vista la prova che non può funzionare), se si crede che il nostro Paese sia fatto in modo che le tradizioni sue si oppongano a questo, se si crede, in ultima analisi, conservare al centro l'unità d'indirizzo e la funzione insieme di tutti i servizi, e si vuole che dal centro parta tutto, allora si aboliscano completamente i Compartimenti, al di cui direttore non è rimasta altra funzione che quella, come ho detto, di occuparsi dei malati, della ragioneria e delle cause legali, e si dia alle sezioni tutte quelle funzioni, tutta quella autorità e tutta quella forza che ad esse dava la ex Adriatica.

Ma questo, si capisce, vuol dire niente-meno che decapitare (moralmente, s'intende) dieci direttori compartimentali, vuol dire sopprimere trenta capi di divisione, vuol dire diminuire od utilizzare meglio e diversamente tanti ispettori e parecchie centinaia di impiegati; vuol dire (bisogna aggiungere anche questo) lottare con quelle città, che sono oramai dieci, che hanno avuto la fortuna di avere la Direzione compartimentale.

Lo capisco benissimo, che ciò non è facile e che è poco simpatico; ma bisogna avere il coraggio di farlo, perchè altrimenti, credetemi, le spese ordinarie andranno sempre più aumentando; in quanto nella burocrazia succede questo fenomeno, che è comune a tutti i Ministeri, a tutti i servizi e anche alle ferrovie, dove è arrivato al massimo grado, perchè è ereditario, (l'abbiamo preso dalla ex Alta Italia buon'anima sua e si è attaccato anche alle Meridionali quando divennero Adriatica, e si è esteso a tutta Italia) ed il fenomeno è che gli uffici non si costituiscono in quanto ce ne sia il bisogno, ma invece si prende il capo ufficio già fatto e si costituisce intorno a lui l'ufficio.

Io ricordo un aneddoto abbastanza curioso a questo proposito: a Messina era stato messo ultimamente un controllo dei

prodotti. Nel momento del terremoto il capo del controllo fortunatamente per lui (ma sfortunatamente per le ferrovie) si salvò. E sapete perchè dico sfortunatamente per le ferrovie? Perchè a questo capo controllo che non aveva più nulla da fare si è cercato il modo, e si è cercato tanto che si è trovato, di creargli un ufficio a Roma perchè rimanesse a funzionare da capo controllo!

Non entro qui nei particolari, che sono stati pure discussi dallo stesso personale con la Direzione generale; dico che quello che è avvenuto per questo capo controllo, che non voleva assolutamente andare in un altro ufficio, nè in quello di Firenze, nè in quello di Torino, quello che è avvenuto per lui è avvenuto per tanti altri.

Si vanno creando dei funzionari o prendendo quelli che già ci sono e che si potrebbero più utilmente lasciare a casa con lo stipendio fino al giorno della quiescenza, e intorno ad essi si forma e si gonfia l'ufficio, la divisione, magari la direzione. Il funzionarismo, che era una delle malattie più acute, della società ex Alta Italia, adesso è divenuto acutissimo nell'esercizio di Stato. Non ci sono più freni di sorta anche perchè la malattia è favorita da condizioni personali e di ambiente che bisogna eliminare, se non si vuole che le nostre ferrovie sotto questo rapporto vengano a generalizzare il male e lo facciano divenire canceroso, e si venga così non al fallimento dell'esercizio di Stato, ma semplicemente dell'esercizio ferroviario, in sè e per sè quale conseguenza del peccato suo originale divenuto morbo incurabile.

E poichè siamo sull'ordinamento, un'altra cosa intendo fare rilevare come difetto organico del medesimo, che produce ed aumenta tante spese ordinarie.

Voglio parlare delle tariffe e del relativo controllo prodotti. Io vedo nel disegno di legge che si rimanda ancora di tre anni la revisione delle tariffe. Si sperava, quando si approvarono le leggi del 1905 e del 1907, che per lo meno l'esercizio di Stato avrebbe portato al paese questo beneficio di semplificare le nostre tariffe, che sono le più complicate, le più farraginose, le più indecifrabili che possieda l'Europa. Ebbene ci si propone di aspettare altri tre anni ancora. E badate bene che quando si dice per altri tre anni, si vede già l'intenzione di prolungare la proroga. E così noi continueremo ad avere 400 voci di tariffe con-

tro 40 che ne ha la vicina Svizzera. La sproporzione è enorme e quasi incredibile.

Ma questo difetto organico che noi avremmo dovuto togliere ad ogni costo, credete che sia semplicemente, un fastidio per il commercio?

Fa ben altro! Esso porta all'azienda una spesa gravissima e danni pure gravissimi. La ferrovia poco tempo fa per diminuire questa spesa portata dal controllo dei prodotti, che è poi la revisione delle tariffe sulle lettere di porto (un milione all'anno il solo personale), immaginò una cosa che del resto era stata già proposta parecchie volte e che sembrava a prima vista dettata dal buon senso, cioè il controllo saltuario. Si disse: vediamo un po' se trascurando tante deficienze di tariffazione e quindi tanto prodotto per le ferrovie, questo non si compensi abbondantemente con un risparmio nella spesa degli impiegati. Ebbene, l'esperimento ha portato a questa conseguenza: che su 600 mila trasporti, per esempio, al mese, trascurati nella revisione (messi da parte), calcolando quello che si era avuto precedentemente dalla revisione generale, si erano perdute 960 mila lire, vale a dire in cifra tonda un milione per altrettante deficienze di transazione e per un anno al netto delle spese di verifica.

E badate che il calcolo fatto con il traffico regolare precedentemente avuto non poteva corrispondere alla realtà precisa, in quanto che l'aumento del traffico ed il lavoro farraginoso, che ci fu negli anni del disservizio, portarono certamente ad una quantità di errori maggiore di quella che non fosse avvenuta prima.

Ma si è avuta almeno una diminuzione di impiegati? Assolutamente no. Gli impiegati sono quelli che c'erano prima, anzi vanno continuamente aumentando. Allora si dirà che non c'è rimedio? Il rimedio è questo: nell'addivenire al più presto possibile alla revisione delle tariffe, nel semplificarle grandemente e nel ridurle a poche voci. Allora si che si potrà fare quell'esperimento con utile risultato. Perchè allora è certo che noi avremo ridotto quasi a niente gli errori della tariffazione e quindi avremo una forte diminuzione di lavoro ed una diminuzione di spesa altrettanto forte.

Si dice, ma abbiamo la convenzione di Berna; è meglio fare la revisione insieme a quella convenzione.

Ma la convenzione di Berna non ha a

che fare con la nostra revisione delle tariffe. La convenzione di Berna non può impedire quello che vogliamo fare noi, perchè quella convenzione riguarda le condizioni generali di trasporto fra Stato e Stato (consegne, rese, ecc.) e non impedisce affatto di semplificare le tariffe delle nostre reti quando e come vogliamo.

Ma poi c'è di più. Su 900 mila trasporti che si eseguono presso a poco mensilmente, solo 40 mila sono internazionali. Dunque vedete che questa riforma noi la possiamo fare e dobbiamo affrettarla più che sia possibile; altrimenti, ripeto, non solo andremo incontro a quello di cui si parlerà negli articoli, alla speculazione cioè dei disonesti, ed alle spese gravi per impedire queste speculazioni, ma andremo incontro a liti continue tra commercianti ed industriali e le ferrovie.

E quello che più importa è che noi dovremo continuamente aumentare questo controllo e fossilizzarvi circa 400 o 500 impiegati inbrattantisi in tutta quella specie di roba poco igienica, che è costituita dalle lettere di porto passanti per tutte le mani e per tutti i treni.

E parlando di controllo debbo anche osservare che anche qui, mentre che a riforme di tariffe non si pensa, si è fatto qualche cosa che sempre dimostra la tendenza all'allargamento del funzionarismo.

Si è ricostituito il servizio centrale già esistente a Roma. Dico che si è ricostituito perchè si è cambiato e quindi creato a nuovo comprendendo in esso i vecchi uffici (commerciale ed il controllo centrale) ed unificandoli si sono portati da 5 a 10, dei quali 7 a Roma, 2 a Firenze, ed 1 a Torino. E così mentre i controlli piccola velocità e grande e piccola accelerata di Firenze comprendenti circa 800 impiegati insieme presi hanno un capo divisione ciascuno, al controllo centrale di Roma, che non fa altro che raccogliere tutto il lavoro che si fa dai controlli di Torino e di Firenze, quei sette uffici con 100 impiegati hanno sette capi dei quali un capo servizio, due sotto capi servizio, due ispettori capi e cinque capi divisione.

Ma davvero che, vedendo queste cose e constatandole, sembra quasi che alla Direzione generale ci sia una fabbrica di funzionari; che si cerchino tutti i mezzi per poter gonfiare il funzionarismo a tal punto, che, un giorno, soffocherà le ferrovie ed il Parlamento che dovrà occuparsene.

E sempre parlando dei controlli, si è cercato di semplificare quel che concerne i reclami del pubblico per ritardata resa di merci, ecc., quando si istituì il sistema sezione aggiunto al compartimentale. Quei reclami che prima andavano alle Direzioni compartimentali, si fanno oggi, come si dice in linguaggio burocratico, *espletare* dalle sezioni. E per far ciò crederete che si sia mandato alle sezioni il personale che già faceva quel lavoro alle Direzioni compartimentali? Niente affatto.

Quel personale è rimasto dove era; e si sono tolti impiegati dalle stazioni (e sono sempre quelle che ne hanno meno), per portarli alle sezioni.

Quindi si è avuto un personale non pratico (perchè ben pochi erano quelli esperti nelle tariffe) un personale che sta nelle sezioni, diremo così, a liquidare rapidamente i reclami, liquidando anche l'interesse delle ferrovie.

Infatti per questa non praticità, si paga ai reclamanti più di quello che loro spetta.

Si sa infatti che per giudicare, trattandosi quasi sempre di ritardata resa di merci, per giudicare quel che si deve restituire al reclamante, bisogna conoscere la spesa del trasporto, e bisogna quindi calcolare quel tanto che si deve restituire in rapporto ai giorni ed alle ore di ritardata resa.

Ma le sezioni non hanno la lettera di porto, la quale va al controllo; hanno semplicemente la bolletta di spedizione che viene presentata dal reclamante; e sulla bolletta di spedizione, spessissimo non distinguono le spese di cui è gravato il trasporto: vale a dire, non si distingue l'assegno, il trasporto, la dogana, ecc.; si mette, spesse volte o quasi sempre, una cifra complessiva. L'impiegato della sezione che ha il reclamo e che sopra tutto deve fare alla svelta, ma non conosce le tariffe ritiene di frequente, la cifra complessiva come la cifra pagata per il trasporto, e liquida su quella la restituzione della tassa.

Queste sono cose che mi sono state dette da chi le ha viste e controllate. Cito un esempio. Un carro di grano, gravato di lire 100 d'assegno e di lire 20 di trasporto, per un ritardo di mezza giornata, ebbe in rimborso una somma superiore all'intera tassa di trasporto, perchè calcolata sulla cifra complessiva di lire 120.

Ora, è possibile che un'amministrazione, come quella delle ferrovie, debba permettere una cosa simile? È possibile che non

si sia compreso nei compartimenti che questa buona idea, di portare alle sezioni (giacchè le sezioni si erano create) la liquidazione dei reclami, per renderla facile e rapida e soprattutto precisa doveva portare con sè la necessità di adibirvi impiegati pratici? E se questo non era possibile, si doveva ben comprendere allora che era un errore gravissimo quello di portare alle sezioni la liquidazione dei reclami; ed allora bisognava che questi reclami fossero o liquidati convenientemente nei compartimenti, come una volta, oppure dal momento che si voleva togliere questa funzione ai compartimenti, mandati invece ai controlli dove esistono i documenti, le lettere di porto.

Perchè i controlli han bisogno di queste, per fare le revisioni... che portano poi con sè i rimborsi, a favore dello Stato, di quello che si è pagato in meno da parte dei commercianti.

Invece, niente di tutto questo.

Si è creduto di semplificare; ma si è creato nella nostra Amministrazione un sistema per dare dei benefici a gente che non li ha mai chiesti, nè li chiederà mai, perchè vogliono semplicemente che si dia loro quello che loro spetta.

Vorrei fare a questo proposito una osservazione, che potrebbe essere anche una proposta.

Oltrechè incaricare i controlli di liquidare i reclami, per evitare di mandare in giro alle sezioni le lettere di porto per ritornarle poi al controllo, evitando così perdita di tempo e soprattutto errori dannosi, si potrebbe evitare il gran numero dei reclami stessi concernenti il collettame per ritardata resa; poichè una gran parte di questi reclami si fa specialmente per trasporti di poco valore, per quei trasporti costituenti appunto *il collettame* che è contenuto nei carri raccoglitori lungo la linea, ed è in questo caso che maggiormente avvengono i ritardi, e per piccole somme i reclami; ebbene, in tale caso si potrebbero istituire delle tariffe speciali ribassanti l'attuale prezzo di trasporto, e prolunganti i termini di resa. Si eviterebbe o si diminuirebbe certo questo genere di reclami che danno grande lavoro ai liquidatori dei medesimi e gravi spese per restituzioni di tasse.

E passerò ora alla parte finanziaria, poichè ho parlato fin troppo dell'ordinamento, pur dandone una idea sommaria; dico sommaria, in quanto che questo ordinamento

bisognava avercelo portato dinanzi in tutta la sua evoluzione ed esplicazione. Ed il Governo doveva essere il primo a far ciò, sottoponendolo alla Camera e facendolo conoscere in tutte le sue parti per far rilevare i cambiamenti apportativi ed i vantaggi o gli svantaggi ricavatine.

Io ho voluto, partendo dagli esempi e dai fatti concreti e ricordando quanto si è fatto in materia nelle nostre ferrovie, far vedere alla Camera a quale grave pericolo si va incontro con questo andazzo, pericolo grave che risiede tutto nell'ordinamento in parola e nelle spese ordinarie che provoca, a cui accennava in principio e che costituiscono, nel loro aumento progressivo, il cancro roditore del bilancio.

La quistione finanziaria ha pur essa un peccato d'origine basato anch'esso su fatti, che hanno dato occasione di produrre la gravità della quistione stessa e che io citerò (perchè i ragionamenti o non persuaderebbero o potrebbero dar luogo ad altri che si contrappongono, facendo dell'accademia). Si è detto e ripetuto che non solo nel creare il nuovo ordinamento non si ebbe il tempo necessario, e che per il ritardo gravissimo a risolvere il passaggio delle ferrovie allo Stato se ne credè uno che ci condusse a contraddizioni, e ad una specie di anarchia. Ma ci troviamo anche per quel ritardo e per le incognite che non rivelò subito, a commettere errori gravissimi nel provvedere alle deficienze patrimoniali delle nostre ferrovie, aggravando così la situazione finanziaria.

Le nostre ferrovie, ormai non è più un mistero e non è contestato da nessuno, furono consegnate allo Stato in tali condizioni che è un miracolo se in quel periodo hanno potuto ancora funzionare.

In tale frangente coll'acuto disservizio che provocarono si constatò da ogni parte, perchè bisogna dare a ciascuno la sua responsabilità, una specie d'insurrezione; si disse: se mancano i mezzi si provveda immediatamente; non si guardi a spese, si votino i milioni necessari.

Scommetto che in quel tempo, io non ero alla Camera, se il Governo avesse proposto, non 500 e poi 900 milioni, ma due miliardi, li avrebbero votati senz'altro.

Però quelli che si trovavano al Governo ed alla Direzione delle ferrovie avrebbero dovuto tener testa a questa specie di pazzia che in Italia si andava manifestando, come, del resto, succede, tutte le volte che c'è

qualche cosa che agita, qualche cosa che rende impossibile, o rende difficile, la vita nazionale: è questo il nostro temperamento e non si può cambiare dall'oggi al domani.

Invece il Governo seguì questa richiesta affannosa e febbrile e fece degli acquisti per le sue ferrovie, così irregolari, così tumultuarii, così inadeguati, o sproporzionati che davvero oggi c'è da meravigliarsi, come si meraviglia l'onorevole Rubini, se negli ultimi due bilanci noi abbiamo una spesa di carattere patrimoniale, tale da dover richiedere, come egli richiede, delle percentuali maggiori per le spese future di eguale carattere.

Io cito due o tre fatti in proposito, di alcuno dei quali hanno già parlato i giornali, ma cito semplicemente quelli che ho potuto appurare con relativa esattezza. Abbiamo, si è detto, acquistato in quel momento, con una rapidità insospettata nella nostra burocrazia, un certo numero di locomotive potenti, quelle locomotive che oggi sono già in cattive condizioni e che si chiamarono locomotive americane.

Dico subito che se ci fu un acquisto, non dico ben fatto, intendiamoci, ma indispensabile e necessario, fu quello. È bene che la Camera sappia che una delle deficienze principali del nostro esercizio, quando fu assunto dal Governo, fu quello della mancanza delle locomotive, e quando dico mancanza di locomotive non intendo dire che non ce ne fossero; intendo dire che non c'erano quelle necessarie al movimento; c'erano in gran quantità le oramai celebri caffettiere, come ce ne sono anche adesso; ed allora il direttore generale, e di questo bisogna fargliene lode, fece acquisto di quelle così dette macchine americane, le quali hanno salvato la situazione in quel momento, per quanto fossero evidentemente macchine usate. Le macchine non si fanno nè in un giorno nè in un mese e bisognava adattarsi in quel momento a quello che si trovava subito fatto.

DANEO e RUBINI. Sono le inglesi!

NOFRI. È vero, infatti. Le chiamarono americane, ma, in realtà furono acquistate in Inghilterra. E furono una necessità assoluta, lo comprendo; ma insieme a questo si fece un altro acquisto, e di quello proprio non solo non vedo la necessità, ma deploro che si sia fatto, commettendo un errore inconcepibile, tanto più se fu commesso come dicesi dal direttore generale, che ha per merito principale un tecni-

cismo di prim'ordine. Voglio parlare dello acquisto delle automotrici.

Le automotrici furono acquistate per i così detti treni leggeri locali. credo in Germania. Ora nessuno potrà dirmi che proprio in quel periodo ci fosse la necessità assoluta di acquistare quei gingilli, quelle nuove caffettiere, da aggiungersi a quelle che già avevamo. Ma, pazienza, si diceva che erano delle macchine moderne, per quanto deboli, adattissime alle nostre ferrovie secondarie. Ebbene, secondo me, dal momento che non si trattava di urgenza, dal momento che non si trattava di provvedere al movimento principale delle nostre ferrovie, si sarebbe dovuto fare un esperimento su scala ridotta: si sarebbero dovute acquistare quattro o cinque o dieci non so di queste automotrici, farle funzionare su quelle date linee, e quando si fosse visto che andavano bene acquistare tutte quelle necessarie al bisogno. Ed invece se ne fece senz'altro l'acquisto di ben 96 che a lire 2.02 al chilogramma e pesando ciascuna 25,000 chilogrammi procurarono una spesa di 50,500 lire per ciascuna: in totale quindi lire 4,747,000, cifra a cui aggiunto il montaggio e le prove, sale a 5 milioni circa.

Orbene, dopo questi 5 milioni di spesa poste in funzione le automotrici, i macchinisti ai primi viaggi si fermano per la strada. E perchè? Vi parla un macchinista che ha fatto parecchi viaggi su queste automotrici: il *tender* non portava acqua a sufficienza vale a dire quanta ne occorreva per andare da un rifornitore all'altro; le caldaie verticali anzichè orizzontali avevano tubi bollitori che non erano sempre per tutta la loro lunghezza a contatto con l'acqua e quindi bruciavano; in complesso poi la locomotiva era troppo debole, non sopportava lo sforzo necessario.

Infatti avvenne che sulla linea Chivasso-Ivrea la macchina arrivò fino a Caluso dove doverono domandare la riserva perchè non c'era più acqua; sulla linea Torino-Chieri non si è potuto far servizio perchè avendo la caldaia verticale una perdita dai tubi, si è spento il fuoco. Sulla Chivasso-Casale hanno dovuto fermarsi a Castel Rosso non avendo potuto più fare il servizio.

Dopo di ciò che cosa si fa? Si fanno subire a queste automotrici diverse modificazioni nelle caldaie: gli operai dicono che ne hanno fatto circa 30 di queste modificazioni.

Ciò nonostante le automotrici non fun-

zionano, ed allora si tolgono tutte dal servizio e si mandano alle officine per smontarle e utilizzarne le caldaie per i carri a riscaldamento dei treni. Una parte ora si trova nell'officina di Torino per cambiare le caldaie e per vedere se con una caldaia di altro modello, modificata, possano funzionare. Una, fra le altre, si trova ad Asti ed ha la caldaia che serve per riscaldare l'acqua per scaldapièdi.

Ora si dice che queste automotrici, una volta che avranno cambiato completamente le caldaie, potranno funzionare. I macchinisti invece affermano che in ogni modo con qualunque caldaia è impossibile che funzionino, sono deboli, non resistono; non presteranno mai un buon servizio.

Sarà vero, non sarà vero; intanto sono 5 milioni immobilizzati per adesso. (*Interruzione del ministro dei lavori pubblici*).

Ma io mi domando se proprio in quel periodo, non trattandosi delle grandi macchine necessarie che era assolutamente impossibile non acquistare, occorre fare questo grande acquisto e se non era più logico e naturale fare prima un esperimento, vedere se funzionavano bene alcune di quelle nuove automotrici.

E trattandosi allora di esperimento non si sarebbe dovuto acquistarne 96 adottandole senz'altro come ottimamente funzionanti. Badate che questo è un sistema che pur troppo non è solamente delle ferrovie ma di tutti i nostri organismi industriali dello Stato. Lo abbiamo visto nell'esercito coi cannoni: è accaduto lo stesso nella marina (io sono stato tre anni nella Commissione d'inchiesta e lo so) nella marina dove questi casi sono numerosissimi.

Un altro errore simile è stato quello delle traverse di ferro: le traverse di ferro si acquistano per un esperimento. Anche qui nessuna urgenza, anche qui nessun bisogno impellente di acquistare. Si tratta di un nuovo tipo della forma di una conca rovesciata. Sotto, si capisce, deve andarci la sabbia. Ebbene, sapete quante se ne acquistano? 300 mila: a 11 lire l'una formano tre milioni e trecento mila lire. Un terzo di queste traverse sono già fornite. E badate che saranno fornite anche le altre perchè il contratto bisogna esaurirlo.

Dunque cento mila traverse sono già pronte ricevute.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non è vero niente!

NOFRI. Ho i dati precisi.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. E domani porterò qui dati altrettanto precisi.

NOFRI. Sessanta mila intanto sono già impiegate ed in parte sulla linea di Pinerolo e su altre linee che fanno capo a Torino, e l'esperimento non si può dire completamente esaurito; ma gli addetti alla manutenzione dicono che è inutile aspettare la fine dell'esperimento perchè queste traverse non possono sostenere il peso del binario perchè si piegano non essendovi sufficiente solidità nella parte sabbiosa che riempie il loro vuoto. Infatti tutte le nostre ferrovie principali sono terrose, così esse non possono avere la consistenza necessaria per riempire con saldezza il vuoto delle traverse in modo rigido per non dar luogo a cedimenti della rotaia. Così ci siamo creati già uno stock di materiale inutile il quale giace in parte sulla linea di Pinerolo corroso dalla ruggine e vi rimarrà chi sa quanto tempo senza potere essere utilizzato.

Vi è anche l'altra questione delle traverse di pino; non ho potuto accertare direttamente nulla e quindi non mi posso che riferire a ciò che in proposito dicono i giornali; ma se è vero che vi sono 3,400,000 traverse a lire 3.50 l'una, e perciò con una spesa di circa 12 milioni, e che anch'esse non hanno la consistenza necessaria per le nostre ferrovie, io domando all'onorevole Rubini perchè meravigliarsi dell'eccessivo aumento delle spese di carattere patrimoniale?

Perchè meravigliarsi che in quel disgraziato periodo del disservizio ferroviario, quando abbiamo subito le conseguenze del passaggio delle ferrovie allo Stato, abbiamo commesso di questi errori ed abbiamo speso tanti milioni in più di quello che era necessario spendere in conto patrimoniale? C'è da meravigliarsi anzi se non è avvenuto di peggio.

Del resto il Governo non si preoccupa molto di ciò; esso pensa che il passato è passato e che oggi bisogna provvedere all'avvenire energicamente e rapidamente; ed è perciò che porta dinanzi a noi questo disegno di legge dicendo che per riparare a quelle deficienze ed a quegli errori bisogna fin da oggi impegnarsi con delle somme fisse per provvedere alla manutenzione ordinaria delle linee ed alla manutenzione e riparazione del materiale rotabile, nonché per riparare ai danni di forza maggiore, al rifacimento in acciaio di parte del materiale

fisso e soprattutto alrinnovamento del materiale rotabile.

Dunque per correggere il passato se ne ripetono gli errori; infatti non bisogna dimenticare che con le convenzioni ferroviarie del 1885, anche allora per illuderci che il bilancio poteva vivere tranquillo su quei contratti e sulle loro disposizioni patrimoniali che provvedevano a tutte le sorprese possibili e immaginabili e che quindi il Parlamento non sarebbe più stato chiamato a deliberare nuove spese e nuovi debiti. Si stabiliva infatti che per i danni di forza maggiore si accantonassero annualmente come fondo di riserva 200 lire per chilometro esercitato, che per il rinnovamento della parte metallica di armamento si accantonassero 150 lire per chilometro a semplice binario e 250 per ogni chilometro a doppio binario oltre lire 0.50 per cento sull'aumento del prodotto lordo ultra-iniziale.

Si stabiliva inoltre, per il rinnovamento del materiale rotabile, l'1.25 per cento sullo stesso aumento del prodotto lordo iniziale ed il 0.50 su quello lordo ultra-iniziale e su quello iniziale, e del 50 per cento del prodotto lordo iniziale.

Orbene, questi fondi di riserva, che si vollero creare con tutte queste cifre precise, con tutti questi accantonamenti, è noto che non servirono ad altro, che ad ingannare Parlamento e paese, portandoci lentamente nella condizione disastrosa in cui ci siamo trovati nel 1905.

Voi ricorderete che nel 1905 si è principalmente lamentata la grande mancanza del materiale e lo stato deplorabile di quello esistente e delle linee, e che quindi si sono votati in brevissimo tempo i famosi 910 milioni per provvedere a tutto questo.

Ma badate però, che, se il Governo può avere ragione nel ripetere questo errore, deve ricordare che nel 1902 chi ha l'onore di parlare in questo momento, illustrava alla Camera una requisitoria della Mediterranea ai vari ministri, che si erano succeduti ai lavori pubblici e con la quale dimostrava, portando dati di fatto gravissimi, come essi non avessero mai voluto pensare a rinforzare i fondi di riserva e le Casse patrimoniali per mettere le linee in condizioni da potersi esercitare, e per avere il materiale sufficiente.

Ricordo che quando, in occasione del bilancio dei lavori pubblici, presentai all'onorevole ministro Tedesco quella requisitoria, e domandai che cosa volesse rispon-

dere, se non altro per quel rispetto, che il Governo deve a sè stesso ed al paese, e per preparare fino da allora il Parlamento a quel grande dissanguamento, che si è fatto poi in questi ultimi tempi, mi disse che non era il caso di preoccuparsene, che a suo tempo avrebbe saputo lui come ribattere ciò che diceva la Mediterranea.

Egli dopo ciò non è stato più ministro, e si comprende che se ne sia dimenticato, come forse se ne sarebbe dimenticato ugualmente anche rimanendo ministro. Ma io, ad ogni modo, ho ricordato ciò per provare che questo sistema del provvedere ai bisogni patrimoniali con dei preventivi prefissi con leggi, per un tempo indeterminato, è un sistema, che ha fallito, con le convenzioni dell'85 e che fallirà di più col l'esercizio di Stato. Il Governo ripete questo errore anche quando viene a portare un lieve aumento alla percentuale, stabilita con le convenzioni, un aumento, che non corrisponde, come diceva l'onorevole Rubini, a quella, che è la realtà degli ultimi anni di esercizio e che soprattutto può essere anche superato, quand'anche corrispondesse. Noi vediamo infatti che l'onorevole Rubini a questo proposito si discervella, mi permetta la frase, per dimostrare che le 1000 lire a chilometro per la manutenzione ordinaria delle ferrovie, non è sufficiente. Fa dei calcoli e stabilisce che ne occorrono 1200. Ma è proprio sicuro che saranno sufficienti lire 1200?

RUBINI. Il minimo!

NOFRI. Che diventa poi stabile. In ogni modo ne è sicuro, come è sicuro il ministro che saranno sufficienti 1000. Queste 1000 o 2000 lire, che voi volete stabilire, che cosa sono? O sono delle cifre, come diceva l'onorevole De Nava, per memoria, e allora sta bene, ma, se voi le mettete nella legge, evidentemente le osserverete, perchè, se non le volete osservare, e le volete aumentare, sarete costretti, quando non sarà più sufficiente il bilancio, a ricorrere al debito ed a venire alla Camera a dire che vi siete sbagliati e chiedete quindi nuovi fondi se non basteranno quelli del bilancio ordinario. Ma le leggi non si fanno così per doverle poi ritenere inutili.

Ora io credo che sia un errore gravissimo, un vero inganno che si crea, come si creò nel 1885, stabilire questi limiti per fare poi dei bilanci preventivi molto ipotetici e quindi industrialmente inutili, e trovo a questo proposito che la legge stava benis-

simo come è attualmente. Perchè attualmente stabilisce soltanto che quelle date spese debbono essere a carico dell'esercizio. E quindi ogni anno quando occorresse si viene, in base a quella disposizione, al Parlamento e si dice: badate, che per quest'anno o per questi due anni, ho bisogno di tanto per provvedere a queste necessità, e, siccome non basta il margine di esercizio, consunto precedentemente, vi chiedo quel di più che ci vuole. Avrò così un minore utile. Se poi anche il margine di avanzo non c'è e allora come si fa in una qualunque azienda industriale si ricorre al debito. E così avanti anno per anno.

Perchè, stabilendo invece come vuole il progetto, che cosa si fa? O il calcolo eseguito sugli ultimi tre anni del nostro esercizio di Stato fatto dall'onorevole Rubini è un calcolo errato, come dicono il relatore della maggioranza ed il ministro, perchè questi tre anni sono eccezionalissimi e non possono nemmeno dare un criterio approssimativo delle spese patrimoniali avvenire, in quanto si sono commessi errori gravissimi, come quelli da me citati, sia pure attribuibili alla confusione ed all'anarchia del periodo del disservizio ferroviario; e allora, può darsi benissimo che quel minimo sia troppo, e le ferrovie lo spendano lo stesso, perchè ne hanno la possibilità. Ma se questo non fosse; se invece, purtroppo, come è da ritenersi, questo minimo è inferiore al vero ed avremo bisogno di salire, ci troveremo nel pericolo che le ferrovie, non avendo il margine sufficiente per poter provvedere nelle spese ordinarie e complementari, dovranno costringere il ministro a venire al Parlamento a chiedere nuovi crediti. E allora a che cosa servono i minimi consegnati nella legge?

Per ciò dico che non si deve, per la serietà dell'esercizio, ed anche per la serietà del Governo e del Parlamento, venire a sentenziare con una legge dei limiti nelle spese di esercizio di carattere patrimoniale, che non possiamo assolutamente conoscere, nemmeno anno per anno, e che dipendono da tanti coefficienti, specialmente da quelli nuovi introdotti nel nostro esercizio ferroviario, che non abbiamo neppure avuto il tempo di calcolare.

Vi è, ad esempio, tutto il nuovo materiale; chi è quell'ingegnere che mi sa dire quale vita avrà? Alcuni sostengono che essendo materiale moderno, con carrozze e carri molto più voluminose e più solide, questo

materiale avrà una durata maggiore che non quella dei piccoli veicoli di una volta. Altri dicono tutto il contrario affermando il moderno materiale è leggerissimo in confronto di quello di una volta, e, come tale, avrà vita meno lunga. Chi è che ha ragione?

Come possiamo noi calcolare o stabilire dei limiti e far credere che il nostro bilancio ferroviario starà in quelle date cifre ed avrà quel dato avanzo per due, per cinque, per sei anni?

Evidentemente non lo possiamo. Noi ci dobbiamo oramai persuadere che abbiamo sulle spalle un'azienda eminentemente, per non dire assolutamente, industriale e commerciale e un'azienda però che è anche un servizio pubblico, il principalissimo dei servizi pubblici; e che quindi, nè ci dobbiamo fissare nel proposito di volere ad ogni costo un avanzo, un guadagno, appunto perchè è un servizio pubblico, nè dobbiamo, d'altra parte, andare incontro all'opposto; vale a dire al pericolo di nuovi gravi debiti.

Pertanto io credo che la risoluzione logica più naturale, consona all'azienda che lo Stato ha nelle mani, sia quella di mantenere in fatto di spese d'esercizio patrimoniali il concetto della legge approvata nel 1907 e di non parlare affatto di alcuno di questi minimi, i quali, per quante discussioni si possano fare, non potranno mai persuadere alcuno su chi abbia ragione fra coloro che si contraddicono nello stabilirli o troppo alti o troppo bassi.

Ma si dirà: allora, noi andiamo incontro ad un pericolo. Al pericolo, come accennavo poco fa, di non aver nessun avanzo di esercizio, perchè, se noi ripetiamo quello che si è purtroppo fatto dal 1905 al 1908 noi annulleremo l'avanzo dell'esercizio ferroviario.

Orbene, se è questo il pericolo al quale andiamo incontro, andiamoci pure tranquillamente, perchè, piuttosto che ritornare agli errori del passato, io credo, onorevoli colleghi, che sia meglio rinunciare per parecchi anni ad ogni idea di avanzo di esercizio.

E badate a tale proposito che nel ventennio di vita delle convenzioni, abbiamo avuto, è vero, il versamento annuale al tesoro di 50, 60, 70, 80 milioni a seconda degli anni ed abbiamo avuto quindi l'illusione che le ferrovie per lo meno, indipendentemente, si capisce, dai capitali impiegati per la loro costruzione, dessero realmente un reddito considerevole

Orbene non fu che un inganno che costò carissimo al Paese.

Ricordate infatti che appena lo Stato ha assunto l'esercizio, ha dovuto immediatamente impiegare un miliardo circa, dico un miliardo, per provvedere alle deficienze che sono appunto state il frutto di quei famosi 60, 70, 80 milioni all'anno versati al tesoro. E pensate poi che coll'attuale legge vi si chiedono altri 720 milioni pei provvedimenti avvenire.

E che guadagno abbiamo fatto così? Senza contare, badate, che non solo il guadagno è stato nullo, ma, quel che più importa, abbiamo portato un danno gravissimo alla economia del Paese e anche all'attività dei nostri commerci e delle nostre industrie che si sono dibattute e si dibattono ancora continuamente nelle ristrette del servizio ferroviario che non può avere lo slancio che dovrebbe avere se fosse stato con un po' di sacrifici mantenuto all'altezza che richiedeva il progressivo e continuo svilupparsi del nostro traffico nazionale. Ora la Camera, evidentemente, non verrà nella determinazione di rimanere come siamo adesso. La Camera obbedirà (mi siperdoni la frase) obbedirà al ministro; ed obbedirà al ministro perchè (ed ecco l'errore principale sul quale si può dire risiede il nostro servizio di Stato) perchè il ministro ormai ha proposto questo, e la responsabilità politica sua vuole che questo sia mantenuto. Ecco l'errore principale, dicevo, di mantenere un'azienda sotto la responsabilità politica di un uomo, per quanto di alto intelletto e di grande attività come l'attuale ministro dei lavori pubblici. Errore principale ed iniziale, errore che io mi consolo di aver combattuto fin da principio. L'azienda ferroviaria nostra, per le condizioni sue, per le sue origini, per la ereditarietà sua, per il suo chiamamolo *atavismo*, non può assolutamente essere considerata come un servizio statale nel modo che il Governo vuole e che il Governo persiste a far approvare dalla Camera: essa deve essere un'azienda veramente autonoma, non formalmente come oggi è; e autonoma nel senso di poter rispondere qui, con la presenza del suo direttore generale, responsabile. (*Approvazioni*).

Con lui io vorrei discutere qui; non con il ministro che oggi non rappresenta un paravento politico del direttore generale delle ferrovie; il quale per quanto possa avere o no responsabilità interna, (di questo non mi preoccupo, perchè non lo so) sfugge completamente alla responsabilità medesima.

Non mi si dica che egli è responsabile di fronte al ministro in quanto che questi ha facoltà di mandarlo a spasso, quando lo stima incapace. Bisognerebbe non conoscere come procedono certi rapporti, certi ingranaggi. Quando un ministro si trova a contatto, come nel caso presente, con un uomo di molta intelligenza, che però io credo troppo esclusivamente tecnico e poco amministrativo, evidentemente viene, non dirò suggestionato, ma persuaso. Per quanto egli possa studiare, per quanto possa acuire la sua mente viene acquietato e quindi reso, diremo così, tranquillo di fronte a tutti gli errori che non può egli ministro rilevare.

Ma anche il giorno che questi fossero rilevati, volete che proprio il ministro venga alla Camera, non perchè ho parlato io, ma chiunque altro abbia parlato, e qualunque cosa abbia detto, venga alla Camera e riconosca i suoi torti, riconosca i suoi errori dichiaratigli dai suoi avversari? Questo non è mai avvenuto, e non avverrà mai, perchè è umano che non avvenga. Noi siamo per conseguenza trascinati a subire gli errori commessi, e forse a farne commettere altri.

Ma mi si dirà: la vostra idea quale è? L'ho già detto. Torno alla *delenda cartago*, alle mie proposte d'una volta, di prima, cioè, che le convenzioni scadessero e che l'esercizio di Stato fosse approvato.

Noi abbiamo oggi un Consiglio di amministrazione composto quasi esclusivamente di funzionari del Governo e delle ferrovie, quindi, per quanto rispettabili, per quanto competenti, composto di impiegati; di impiegati sottoposti evidentemente al ministro dei lavori pubblici, gerarchicamente, in tutta la estensione della parola; impiegati che, volere o no, prestano un'opera che non è di iniziativa, non è geniale, non è pervasa da quel senso della responsabilità che l'iniziativa porta con sè.

Se invece il Consiglio di amministrazione, pur essendo in esso i rappresentanti del Governo e delle ferrovie, fosse stato composto prevalentemente, o sia pure in uguale misura, di rappresentanti dell'industria, del commercio e del lavoro, eletti dalle Camere di commercio, dai comizi agrari e dalle organizzazioni dei lavoratori, queste persone, che certamente sarebbero state scelte tra le più competenti, avrebbero recato in questo Consiglio la coscienza della responsabilità che si assumevano verso chi li aveva eletti, e noi avremmo così temperato, corretto quello che oggi è il di-

fetto principale, cioè l'impero del funzionamento che oggi lamentiamo in quel Consiglio di amministrazione.

Ci sarebbe stata una specie di urto, magari, ma che avrebbe fatto bene.

Le critiche sarebbero state portate lì, e lì sarebbe stato portato tutto ciò che vive, tutto ciò che si agita, tutto ciò che protesta nel paese.

Lì tutto sarebbe stato sentito e si sarebbe provveduto in tempo, mentre nulla si sa, oggi, e nulla si fa, se non esaminare le pratiche, deliberare i contratti, in base, naturalmente, alle proposte fatte dal direttore generale nei limiti assegnatigli dal suo principale, il ministro che deve da solo alla sua volta dietro semplice rapporto del direttore generale, capire od intuire o correggere tutto quanto hanno fatto quegli otto signori consiglieri.

E allora, ecco che il direttore generale viene dal ministro, al quale è impossibile fare da solo quello che hanno potuto fare quei sette od otto signori.

Oppure esaminare e fare attendere. No, le ferrovie corrono, non attendono; egli quindi non può non deve far questo, e tanto meno lo può e lo deve la Corte dei conti, come dirò adesso.

Ne viene di conseguenza che abbiamo oggi un organismo ermafrodito, che non è nè autonomo nè di Stato, un organismo che ha i difetti dell'uno e dell'altro e quindi subisce le conseguenze deleterie di questo duplice difetto della sua costituzione.

Voi mi direte: ma sarà poi sufficiente questa specie di immissione di sangue vivo del paese? Vi rispondo subito di no: esso non sarebbe sufficiente e verrò quindi più avanti a dire quale sarebbe il completamento di quella insufficienza.

Torniamo intanto ai preventivi. Il bilancio preventivo che ci si presenta annualmente non dice nulla di preciso, non ci tranquillizza in nulla, peggio ancora non serve a nulla.

Trovate, se vi è possibile, una azienda commerciale ed industriale che faccia il bilancio preventivo e lo sottoponga alla discussione degli azionisti: nessuna fa questo che sarebbe una vera accademia.

Si discute invece il consuntivo: da esso si impara quello che si deve fare nell'anno successivo e in quell'esame si elabora tutto quanto costituisce il futuro funzionamento di questa azienda.

E invece noi portiamo tutta la nostra attenzione, esauriamo tutta la nostra attività nel discutere il bilancio preventivo dei lavori pubblici e quindi delle ferrovie, discussione che praticamente, per ciò che non è programma avvenire, si riduce ad una perdita di tempo: quello che è necessario, quello che urge, è invece la discussione del consuntivo.

Orbene, signori, tutta questa legge non è se non una specie di creazione, di consolidazione, una specie di anima che si dà a questo preventivo inutile e che è anzi un assurdo per le ferrovie; mentre è nel consuntivo che si dovrebbe avere la discussione vera, reale ed esauriente del come funzionano le ferrovie e di fronte proprio al direttore generale in nome ed in rappresentanza del Consiglio di amministrazione.

Sparisce forse per questo la responsabilità del ministro? No, tutto al più essa si divide, si rende collettiva se si vuol chiamarla tale trattandosi di due individui. Intanto questo farebbe guadagnare molto all'azienda e darebbe a chi la dirige quella vera autorità, quella vera responsabilità ed attività senza della quale credo non sia possibile che essa possa bene esplicarsi.

Certo, a spingersi più in là, sarebbe meglio isolare completamente l'esercizio ferroviario dal Parlamento: sarebbe questo l'ideale, ma evidentemente si andrebbe allora incontro all'inconveniente opposto che bisognerebbe ricorrere ad una società che fosse la responsabile materiale dell'esercizio e a questo non si può, nè a questo si deve più mai pervenire, perchè ci riporterebbe in parte nell'errore del passato, dello sfruttamento privato del patrimonio dello Stato, che abbiamo visto a quali conseguenze ci abbia condotto.

Ora, sempre a proposito di questi preventivi e della loro funzione, noi vediamo che nel disegno di legge si allarga, in fatto di contratti, la competenza del direttore generale e del Consiglio di amministrazione; si allarga in quanto che è dimostrato che col sistema di prima si finiva per creare una finzione di controllo preventivo, giacchè come ha detto ieri l'onorevole Rubini, la maggior parte dei contratti non poteva essere esaminata dalla Corte dei conti, in tempo debito e non essendo possibile d'altra parte che le ferrovie aspettassero il suo comodo. Io credo però che si dovrebbe fare un passo più avanti, come del resto ha accennato

l'onorevole Rubini: abolire il controllo preventivo.

A che cosa serve ora il controllo preventivo?

RUBINI. È una parvenza di controllo.

NOFRI. Ad ogni modo oggi la legge lo sancisce. Il controllo preventivo sulle spese, che vengono fatte dalle ferrovie non è praticamente possibile perchè quelle spese in gran parte dipendono nella esecuzione loro dal momento commerciale e quindi dalle oscillazioni del mercato. Il controllo preventivo della Corte dei conti è un assurdo, pertanto, quando non è, come è oggi, una semplice perdita di tempo.

E qui vi è da fare ancora un passo innanzi. I contratti non debbono e non possono essere regolati come in tutte le altre aziende di Stato, cioè col sistema dell'asta pubblica.

Quale enorme inganno è stata sempre in Italia l'asta pubblica, quale legalizzazione di tutte le truffe possibili!

Io ricordo che, nel tempo in cui sono stato nella Commissione d'inchiesta della marina, ho veduto che tutti i commissari si sono formati la convinzione che bisognasse assolutamente proibire l'asta pubblica. È qualche cosa di incredibile vedere che cosa essa sia all'atto pratico!

Perchè non solo è la causa principale di tutti i mercati più illeciti, di tutte le malizie più acute, ma soprattutto è causa principale della inosservanza continua a base di corruzioni (siamo fra uomini, è inutile scandalizzarsi), della inosservanza continua a base di violazione del contratto.

L'asta pubblica! Enorme pregiudizio! È il trionfo nel ceto commerciale di tutti i farabutti, che acquistano con quel mezzo... la possibilità di rendere il commercio disonesto e di corrompere gli altri per non rovinare sè stessi.

Si cita tante volte l'Inghilterra. L'Inghilterra, negli arsenali di Stato, e non so se in altre aziende, non ammette l'asta pubblica. Anzi vi è di più. I contratti, che si fanno coi fornitori, non sono mai resi pubblici, di modo che il fornitore è tranquillo che nessuno dei suoi concorrenti sa a qual prezzo egli abbia concluso il contratto. E si comprende, inquantochè, se ciò avvenisse, si troverebbe subito un individuo, che avrebbe mezzo di potere in altre circostanze offrire un ribasso, creandosi nello stesso tempo un mezzo per rifarsi dei danni conseguenti. Certo che con ciò è sanzionata,

nel modo più assoluto, la responsabilità individuale, che oggi in Italia non esiste.

Infatti, tutte le inchieste che abbiamo votato in Parlamento, compresa l'inchiesta per la marina, pur avendo portato constatazioni di vere e proprie truffe e di danni gravissimi allo Stato, non hanno mai potuto indicare e colpire i responsabili, in quanto che questi erano tutti e non era nessuno, giacchè tutti quei contratti, tutte le contabilità che li testimoniavano, erano pieni di firme di tutti quanti. E si sarebbe dovuto mettere dentro al carcere dal direttore generale all'ultimo impiegato.

È questo un difetto gravissimo. Il difetto più grave, che vi possa essere nel sistema di contrattazione delle nostre aziende pubbliche, quello di abolire la responsabilità personale e di trasformarla in una responsabilità collettiva, inafferrabile e insindacabile.

Ora qui credo, quindi, che si dovrà fare un passo più innanzi e permettere, quantunque ritengo che vi sia una frase che possa consentirlo, che le aste pubbliche possano essere sempre abbandonate quando che sia.

Allora vedrete che, quando si constaterà una truffa, quando si troverà un imbroglio, potremo dire a chi ha fatto il contratto: voi siete il solo responsabile, non avete alcuna scusa, non c'è possibilità di parlare d'inganno. Non vi possiamo provare che avete preso dei denari, che siete stato corrotto, però, avete commesso questo errore, dovete pagare.

Non sempre si potrà pagare con danaro ma, il solo fatto di dover pagare di persona, creerebbe quel santo timore che tratterebbe dal cadere in certi errori, acuirebbe l'intelligenza, aguzzerebbe l'attività, creerebbe iniziative che oggi sono completamente paralizzate dalla cosiddetta responsabilità collettiva.

E parlerò adesso del completamento della autonomia come ho promesso; o meglio del correttivo vero e proprio di questa autonomia che io ho tracciato, correttivo che sarebbe costituito da quel controllo parlamentare che oggi, in realtà, non esiste.

Che cosa avviene infatti oggi? Il sindacato sui bilanci dell'esercizio ferroviario viene esercitato dalla Giunta del bilancio, incaricata dalla Camera. Quindi, quando anche non si voglia entrare in sospetti di nessun genere, è sempre un corpo politico composto di maggioranza e minoranza,

corpo politico che, come tale, ha il difetto di tutti i corpi politici, che mettono la politica al disopra degli interessi del paese.

Che cosa ne avviene? Non solo il fenomeno al quale assistiamo oggi, della Giunta che si divide in due (deciderà la Camera chi ha ragione), ma anche di peggio: che non sempre si trova un certosino della forza del deputato Rubini che faccia tutti i calcoli che ha fatti, per dimostrare che il Governo ha torto a presentare questi preventivi.

È rarissimo il caso. Credo che alla Camera, oltre il Rubini, non vi sia altri, se si eccettua, forse, il Saporito, ma per un altro genere. Il Saporito cerca il pelo nell'uovo riguardo alle persone, il Rubini riguardo alle cose; ed io preferisco il Rubini.

Non è ammissibile infatti che questi bilanci preventivi e consuntivi si portino dinanzi a noi, senza averne avuto conoscenza profonda, ciò che non è possibile che in rari casi. E si ha quindi una relazione generica e superficiale, tante volte fatta dagli stessi individui che dovrebbero essere controllati.

Ora invece, se quella Commissione di vigilanza che si volle creare sul principio, per il timore e lo spavento che destava l'esercizio di Stato, fosse invece una Commissione di controllo o, per essere più precisi, un vero Comitato sindacale a somiglianza dei Collegi sindacali delle Società anonime, potremmo essere tranquilli sul vero controllo che essa eserciterebbe, perchè non avremmo quello che accade oggi con la Giunta del bilancio, che deve portare la sua attenzione e, quindi, spiegare la sua opera, magari un mese o pochi giorni prima della discussione alla Camera, e deve quindi, in questo breve tempo, per quanto abbia buona volontà, affannarsi e contentarsi insieme delle risposte date dai ministri o da altri, senza avere nemmeno la possibilità di controllarle.

Non avremmo perciò questa specie di formalismo di controllo che, può darsi, che vada bene per quanto riguarda le entrate e le spese del Ministero dell'interno o della pubblica istruzione, ma che è assolutamente impossibile possa essere serio in un bilancio, come questo, industriale e commerciale, dove vedete che solamente per fare certi accertamenti è necessario, come è stato necessario all'onorevole Rubini, un lunghissimo studio ed una ricerca affannosa e non ancora completamente eseguita.

Se invece questa Commissione di vigi-

lanza si trasformasse in un vero Comitato sindacale, essa avrebbe la facoltà di esercitare l'opera sua durante tutto l'anno in cui si volge l'esercizio, potrebbe seguire passo passo l'esercizio medesimo in tutta la sua estensione e profondità e potrebbe a suo tempo, e mentre certi fenomeni si sviluppano e certe funzioni si esercitano, andarle a sindacare, senza per questo entrare mai in materia od arrestare l'opera dei funzionari, ma soltanto vedere e quindi far tesoro ed alla fine dell'anno poter comprendere subito ed essere familiare con quello che le viene posto dinanzi.

Io ricordo, e perdonate se è la terza volta che ricorro a queste memorie, in quanto, ve lo dico francamente, ho imparato più in tre anni che ho fatto parte della Commissione d'inchiesta sulla marina che non in tutti gli otto anni nei quali ho appartenuto alla Camera, io ricordo che se nella Commissione d'inchiesta sulla marina si è potuto fare qualche cosa di utile, è perchè siamo andati subito, e prima di ogni luogo o persona, in una piccola e volenterosa commissione, nel più grande degli arsenali - quello di Spezia - senza veder nessuno, senza sapere nemmeno dove stava di ufficio il comandante del dipartimento e tanto meno il direttore dell'arsenale, e per tre mesi sottratti alla vista di tutto il funzionarismo, e di tutti gli impiegati, come dei semplici operai e col loro orario di lavoro, abbiamo imparato a conoscere tutto quanto l'organismo di quell'arsenale e quindi di tutti gli altri, di modo che quando ci siamo trovati dopo quel lavoro certo snervante a chiedere schiarimenti ai direttori delle costruzioni e dell'artiglieria, o al direttore dell'arsenale, abbiamo avuto la grande soddisfazione di accertare che di ordinamento e di funzionamento ne sapevamo quanto loro e che era quindi quasi inutile che chiedessimo loro schiarimenti.

Se avessimo fatto diversamente, che cosa sarebbe avvenuto? Quello che è umano e logico e naturale: che noi, andati da questi signori, e rimpinzatici di tutti i loro schiarimenti, informazioni, istruzioni, ecc., saremmo stati così deviati e pregiudicati nella nostra azione che probabilmente avremmo fatto poco o nulla.

Così avviene in questa Giunta del bilancio, la quale deve oggi, a distanza brevissima dalla discussione parlamentare, andare da questi funzionari, credere ad essi, scrivere naturalmente quello che essi dicono, e

fare senz'altro tutto questo suo lavoro su dati che saranno esatti, che saranno tutto quello che volete, ma che hanno il difetto di essere trasmessi dagli stessi interessati, da quelli stessi che devono essere controllati.

Invece il Comitato sindacale che io ho nella mente, dovrebbe fare questo lavoro durante l'anno, quando crede, radunandosi di tanto in tanto, ed avrebbe così la conoscenza dell'azienda come l'hanno i sindaci che fanno il loro dovere nelle società anonime, in guisa da poter portare dinanzi al Parlamento il risultato di questo lavoro; e noi avremmo la soddisfazione allora di discutere col ministro o meglio, se vi fosse, col direttore generale; un Comitato sindacale che sa quello che dice e che potrebbe, di fronte alla Camera, dare la maggiore serietà ed autorità alla sua parola e quindi dare ai deputati, al paese tutta quella tranquillità di cui hanno tanto bisogno in una questione così grave come quella dello andamento del più grandioso ed importante servizio pubblico.

Ora io credo che se non si volesse accettare tutto quanto costituisce l'ordinamento autonomo al quale io ho accennato, si potrebbe almeno accettare questa creazione del Comitato sindacale.

Diversamente, se la Commissione di vigilanza, come oggi si propone, peggiorandola, non deve fare altro che domandare al ministro documenti e schiarimenti e contentarsi di quello che il ministro dà, sinceramente, aveva ragione l'onorevole Cavaignani, quando diceva che sarebbe meglio abolirla, perchè noi avremo dodici fra deputati e senatori, brave persone, che verranno qui ingannate ad ingannar noi.

Io credo però in ultimo, e finisco, che, nonostante tutto quanto si è detto e dagli oratori che mi hanno preceduto e da me, non si debba disperare della nostra azienda ferroviaria, nè temere, come qualcuno teme di già, un prossimo fallimento.

Malgrado tutto e tutti e malgrado specialmente gli errori del passato e malgrado anche quelli che si conservano per l'avvenire, io ho grande fiducia che la nostra azienda ferroviaria andrà sempre migliorando. Ed andrà sempre migliorando non solo perchè il paese, sia pure attraverso una leggera crisi dalla quale oggi è afflitto, mantiene alto l'aumento del traffico; non solo, quindi, perchè è merito di questo paese, ma anche perchè il servizio nostro ferroviario nel suo complesso (lo stesso onorevole Rubini ha

dovuto dichiararlo) va migliorando, realmente, con sensibile crescendo.

Va migliorando, perchè si è compreso finalmente che bisognava dedicare a questa spina dorsale dell'economia del nostro paese tutte quante le forze che erano necessarie ad essa e che ad essa mancavano, senza fare criminose economie, come si fecero pel passato.

Ma se è vero ciò, è anche vero che l'addormentarsi nel presente farà sì che l'ordinamento attuale, abbandonato così a se stesso, andrà lentamente quasi dissolvendosi invece di consolidarsi, se non sarà corretto una buona volta, scegliendo una delle vie che ancora si hanno dinanzi, e se, soprattutto, non si affermeranno le responsabilità personali, se non si darà all'azione una vera e propria sveltezza e rapidità, che non si può avere se non dandole una vera e propria autonomia. Senza di ciò credo che purtroppo andremo incontro a peggioramenti, se non al fallimento. E vi andremo incontro, non a beneficio del liberismo, nè dei futuri banchieri od azionisti che assumeranno l'eredità (perchè prima di tutto credo che non se ne troverebbero ed in secondo luogo, se si trovassero, essi ci sforzerebbero) ma a danno del nostro servizio ferroviario e di tutta la nazione.

Non oggi certamente, ma in un avvenire molto prossimo, l'onorevole ministro si deciderà a percorrere la strada che io ho tracciata, a raccogliere per lo meno sopra di essa quel poco di buono che io sono convinto di avergli posto avanti, come tante tappe. Ed io credo soprattutto che l'onorevole ministro vorrà aver fiducia nel progresso del paese e nelle sue energie e vorrà quindi introdurre nell'azienda l'uno e le altre. E credo soprattutto che l'onorevole ministro (mi permetta che glielo dica, quantunque l'argomento non potrebbe consentirlo) cesserà da quella specie di diffidenza, che può magari credere essere stata giustificata in certi momenti, verso la massa del personale; diffidenza che purtroppo è scesa anche nella Direzione generale; diffidenza che, però, è affatto ingiustificata ed ingiustificabile e che fa sì che non vi sia la indispensabile collaborazione fra chi dirige e chi si fa dirigere.

Si ricordi l'onorevole ministro che, nel 1905, chi salvò l'esercizio ferroviario di Stato dal vero e proprio fallimento, fu il personale, contro molti, troppi di quelli stessi che, a capo di esso e contro il loro stesso

direttore generale, quel fallimento auspicavano e preparavano.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho alcuna diffidenza; glielo assicuro!

NOFRI. Spero che non l'avrà o che sarà cessata; ed allora, a suo tempo, gliene domanderò la prova.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Si tratta della fiducia...

NOFRI. Spero che non avrà più diffidenze! Perchè creda che questo personale, ormai agguerrito dall'esperienza, è affezionato, più che per il passato, all'esercizio di Stato. Ci si è affezionato, l'ama; ed è mestieri che i suoi capi lo sollevino dallo scoraggiamento o dalla sfiducia in cui oggi giace, abbassandosi fino a lui finchè sia loro collaboratore: perchè esso solo potrà liberare la Camera e il Paese dai timori e dai terrori che animano ed agitano l'una e l'altro. (*Vive approvazioni — Congratulazioni all'estrema sinistra*).

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

MIRABELLO, *ministro della marina*. M'onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: Modificazioni all'ordinamento amministrativo e contabile del Ministero della marina.

Prego la Camera di consentire che questo disegno di legge sia rimesso alla Commissione del bilancio, che ha già esaminato altre proposte concernenti la marina.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. M'onoro di presentare alla Camera un disegno di legge con il quale si chiede la facoltà di prorogare fino al luglio 1910 i poteri dei regi commissari nei quattro comuni vesuviani.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della marina della presentazione di un disegno di legge concernente modificazioni all'ordinamento amministrativo e contabile del Ministero della marina.

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia rimesso alla Commissione del bilancio.

(*Così rimane stabilito*).

Do pure atto all'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, della presentazione d'un disegno di legge: « Estensione al 31 luglio 1910 della facoltà accordata al Governo del Re dall'articolo 12 della legge 19 luglio 1906, n. 390 », col quale si chiede la facoltà di prorogare i poteri dei regi commissari nei quattro comuni vesuviani.

Si riprende la discussione del disegno di legge sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo.

DANEO. Onorevoli colleghi, quando il discorso dell'onorevole Nofri, così denso di pratiche osservazioni, si sollevò a considerare ciò che, secondo lui, avrebbe dovuto essere l'istituzione, veramente autonoma, del nostro ordinamento ferroviario, io ricordavo con piacere d'aver avuto l'onore, come relatore della legge sull'ordinamento delle ferrovie, nel 1907, insieme al collega Abignente, di esporre, prima che i deliberati della Commissione, quale fosse l'ideale di ordinamento che personalmente avrei accarezzato.

Ed esponevo nella Commissione e poi alla Camera, e nella relazione scrivevo precisamente allora che avrei voluto che davanti alla Camera si presentasse a discutere delle cose ferroviarie un vero ed affettivo, e non politico soltanto, responsabile dell'esercizio ferroviario; e così carezzavo il sogno dell'istituzione d'un ordinamento delle ferrovie, presieduto, se non da un ministro esclusivamente politico, almeno da un ministro tecnico col nome di regio commissario, sottratto per consenso dei partiti o per istituto, come il ministro delle ferrovie austriache, alle ondeggiature generali politiche, ed esposto soltanto alle crisi dipendenti dalle responsabilità speciali del suo dicastero, discusse in suo confronto in Parlamento.

Ma la Commissione dei diciotto, che esaminò il disegno di legge d'allora e che era pur composta di molti fra i più competenti della Camera e presieduta da uno che siede sui banchi del Ministero, pure dividendo in molta parte il mio pensiero, pensava come non fosse ancora matura l'istituzione nella pubblica opinione e si limitava ad una più pratica proposta, alla quale pure alludeva

l'onorevole Nofri, poco stante, ad un ordinamento più industriale, meno burocratico di quello che poi prevalse, cioè proponeva che il Consiglio di amministrazione delle ferrovie avesse una composizione prevalente di elementi tratti dalla vita industriale del paese, e più scarsa di elementi burocratici e non fosse presieduto dal direttore del servizio ferroviario, ma da un presidente eletto, e che il Consiglio fosse essenzialmente, come accade negli ordinamenti industriali, superiore al direttore del servizio, il quale sarebbe stato il suo relatore quotidiano, il proponente, il consulente, l'esecutore intelligente, magari l'ispiratore, l'anima, ma non il presidente, non il dominante, non il dittatore del nuovo ordinamento dell'esercizio ferroviario.

E della bontà della proposta il ministro e il presidente del Consiglio allora si persuasero e la Camera approvò quell'ordinamento. Solo nelle aule senatoriali quell'ordinamento trovò più o meno provocate ripugnanze, e così fu accettato solo in parte e di tanto sfrondato dell'elemento industriale e decapitato del suo presidente autonomo, per fare anche presidente il direttore delle ferrovie, che ne venne di fatto l'impersonamento, dirò così, nel direttore delle ferrovie di tutta l'azione, e dell'ordinamento stesso dello esercizio ferroviario. E l'ordinamento burocratico così trionfò almeno in gran parte, coi suoi difetti e pericoli.

Finchè si tratta dell'uomo che avete proposto alle ferrovie, la larga e meritata fiducia che egli gode fa certo smussare molti angoli e rendere meno sensibili molti inconvenienti, ma certo è che con altra persona le cose potrebbero cambiare e che, comunque, un tale ordinamento, quale esso appare, impersonato in un uomo si avvia fatalmente, e sotto tale aspetto non me ne lagno, a dimostrare come un minor male la necessità di unire la responsabilità effettiva alla politica in una sola persona, come avviene in Austria ed altrove, creando il vero ministro o commissario regio delle ferrovie.

Invero, come già in quel progetto avete cominciato, ora venite fatalmente ad aggiungere facoltà a facoltà, e poichè il presidente del Consiglio delle ferrovie, è il direttore dell'azienda e direttore di tutta l'opera ferroviaria, ne viene necessariamente per conseguenza che diventi e si dimostri ogni giorno più inutile, e sempre più semplicemente consultiva, e meno indipendente

l'azione del Consiglio di amministrazione delle ferrovie. Così oggi, logicamente, ci venite a proporre, e noi saremo indotti logicamente ad accettare, io stesso accetterò come una logica dell'ordinamento vigente, le aumentate facoltà al direttore, facoltà che, evidentemente, aumentano il carattere burocratico della azienda e vengono a diminuire sempre più quel carattere di industrialismo, che si disse di volerle dare per adempire al desiderio del Paese e nello stesso tempo al concetto dominante nella Camera. Tant'è che venite a proporci come conseguenza naturale dell'ordinamento vigente (e la Commissione vi dedica appena un cenno di passata, un periodo che proprio anche per colpa del proto diventa poco intelligibile) che il direttore approvi da sè solo, non solo, come ora, i progetti tecnici e finanziari, ma le deliberazioni di provviste fino a 50 mila lire.

Non fa bisogno che io dimostri alla Camera come sia ben diversa la conseguenza della approvazione di un semplice progetto per spese fino a 50 mila lire, e l'approvazione del contratto e della provvista, tanto più che, come insegna anche la Commissione, a 50 mila lire per volta, si possono far molte, molte provviste, anche per milioni. In fondo il direttore fa il progetto, poi se l'approva, e così, con o senza progetti, fa liberamente spese e provviste.

Questa in realtà è la dittatura lasciata in materia di contratti fino a 50 mila lire. Ma la proposta è logica, perchè, dato l'ordinamento qual'è, diventava una vera superfetazione che il direttore andasse al Consiglio d'amministrazione per farsi approvare queste provviste, quando nel Consiglio son presenti, e nella materia tecnica prevalenti, i suoi funzionari dipendenti. Sicchè io non proporrò emendamenti. E tanto meno potrei pensare che sia possibile avanzare oggi una proposta che riordini diversamente il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie e lo riavvicini al tipo nel 1907 proposto dalla Commissione; se ciò proponessi oggi, non solo farei perdere tempo alla Camera, ma sarei degno di vedermi accolto del gruppo presieduto dall'onorevole De Bellis (*Si ride*); tanto si è lontani oggi dal poter mutare la base del presente ordinamento. Ma, mi limito a ripetere che noi, fatalmente, corriamo verso il ministro o commissario dirigente effettivo e responsabile dell'esercizio ferroviario e che, essendo persuaso che questo sarà il minor male, è per

me ovvio il desiderare e l'augurare che, fra non molti anni, quest'unico responsabile venga al banco dei ministri, o sotto l'una o sotto l'altra veste, a rispondere direttamente del proprio operato.

Ciò premesso, dirò pure che non intendo entrare a lungo, per ragioni un poco analoghe a quella che ho accennata poco fa, nella discussione delle disparità di vedute che corrono fra la relazione della maggioranza e quella, così densa di cifre, della minoranza, esposta dall'onorevole Rubini e da lui con tanto valore ieri illustrata.

L'onorevole Rubini vi ha voluto provare ieri come nella passione delle cifre, nella religione dei bilanci, si possa trovare anche la commozione degli affetti (*Si ride*): egli ha voluto raccomandare a voi la purità virginea del bilancio italiano, almeno nella materia ferroviaria, e il mantenimento del pareggio. E lo ha fatto con tanta passione, con tanta autorità, che, non solo la sua chiusa, ma il suo discorso, apparentemente così disadorno, assunse ad un'estetica tutta sua, ad un'estetica che veramente attraeva gli animi e che mi ha commosso. Ma tuttavia in non entrerò in tale campo perchè male saprei seguire l'amico Rubini, ma anche perchè ho verso il concetto da cui egli parte una specie di preoccupazione; forse a lui sembrerà ingiusta, e forse ingiusta è in parte, ed è che l'onorevole Rubini è forse troppo rigido in questa materia, perchè su lui come in altri dei nostri migliori prevale ancora forse il concetto che nella formazione come nella discussione del bilancio e dell'esercizio ferroviario si debbano applicare preferibilmente, se non assolutamente, criteri industriali e finanziari. Così, fino ad un certo punto, è desiderabile che sia, lo so, ed è pericoloso l'abbandonare tale concetto, ma non può farsene la base della discussione. Altrimenti, non si sarebbe fatto l'esercizio di Stato.

Le necessità politiche ed economiche, che hanno creato l'esercizio di Stato, ci impongono di considerare anche il bilancio ferroviario e tutte le sue necessità annuali e quotidiane, sotto l'aspetto, se non assoluto nè forse sempre dominante, certamente principale sempre, dell'economia generale del paese, ed anche sotto l'aspetto politico.

Così non sarebbe possibile nemmeno ammettere, che venga, ad esempio, un anno, nel quale, per ragioni di scarso introito ferroviario, il Governo faccia, e la Direzione delle ferrovie proponga, ciò che fecero le

ferrovie americane, indicate dall'onorevole Rubini, cioè, la restrizione del personale, la restrizione, in quantità notevole, del rinnovamento del materiale, la restrizione del numero dei treni, di simili spese di esercizio, prima perchè sarebbe sconsigliare lo Stato che, in vista di un incasso ferroviario minore, troncasse i nervi all'economia del paese e gettasse sul lastrico delle masse di lavoratori, ma anche perchè non sarebbe possibile il farlo politicamente parlando. Così non è possibile separare anche in ciò che riflette, dirò così, l'armamento abituale delle nostre ferrovie ed il loro esercizio, lo elemento politico ed economico da ciò che è l'elemento essenziale, elemento economico, elemento finanziario.

Io non voglio dire con ciò che l'onorevole Rubini faccia tale separazione. Certo nel suo concetto è una questione di percentuale anche questa: egli darà alle considerazioni politico-economiche un peso del 5.25 per cento, ed io gli darò un 25 per cento. Così mi provo a ragionare anch'io colle cifre, come l'onorevole Rubini. (*Si ride*).

È dunque necessario che sia sempre presente a noi che le ferrovie sono l'indice delle condizioni economiche del paese. Se questo è, che importanza può avere, onorevole Rubini ed onorevole ministro, per il bilancio ferroviario il fatto di escogitare taluni avvedimenti che crescano o diminuiscano le quote minime supposte necessarie per il rinnovamento del materiale o l'apparente reddito? Non molto. Occorrerà sempre spendere in fatto tutto quanto il movimento economico consigli e richieda. Tuttavia è pericoloso — ed in ciò mi avvicino agli onorevoli De Nava e Rubini — l'introdurre valutazioni scarse quando già si sa che non rispondono a realtà probabili: si coltivano così illusioni per lo meno non utili.

Per esempio, che cosa guadagna la sincerità dei bilanci quandochè i nove milioni indicati dall'onorevole De Nava e che provengono dalle multe, cioè da uno sconto di fatto che si ha sulla spesa dei capitali mutuati alle ferrovie, vengono collocati proprio nell'entrata e concorrono a dimostrare apparentemente che questo bilancio è più redditizio? E d'altra parte, è egli certo che i nove milioni di multe iscritte si incassino, o non forse diventeranno due o tre nella riscossione? Occorrerebbe dunque iscrivere solo *per memoria* un tale cespite, e nulla più.

Del resto, se qualcheuno di noi, facendosi

imprestare 100 mila lire, ed iscrivendo poi sul suo bilancio 7 mila lire, ad esempio, come quota d'ammortamento e d'interesse, prelevasse poi, sulle 100 mila lire che si è fatto prestare, 10 mila per farle figurare nel reddito? Sicuramente supplirebbe apparentemente alla spesa di ammortamento e all'interesse e dimostrerebbe di essere ancora attivo per 3 mila lire. Ma ciascuno di voi rидerebbe di questo reddito patrimoniale, che sarebbe in sostanza una quota di debito.

Così poco valgono certe altre cifre, e le medie più o meno abbassate, che non cambieranno lo stato delle cose e la necessità e gravità delle spese.

Noi siamo in condizioni di avere acquistato un materiale ferroviario nuovo per la maggior parte. Ma questo materiale ferroviario anche nuovo non è però tutto in condizioni, nè per omogeneità nè per sapienza di costruzione, in condizioni da evitare molte gravi spese di riparazione.

Se certi argomenti minuti si potessero portare davanti alla Camera, io vi potrei citare facilmente esempi come quelli che vi ha citati l'onorevole Nofri. Ma tuttavia vi indicherò, ad esempio, che ho udito narrare come certi carri nuovissimi, di quelli a corridoio, erroneamente sono stati trovati e si sperimentano ogni giorno erroneamente costruiti in certe parti assolutamente indispensabili per il servizio dei viaggiatori, in certi gabinetti di *toilette* che o dovranno compiutamente rifarsi oppure, come per molti treni si è già cominciato a fare, relegarsi nei bagagliai.

E vi potrei dire che si racconta come si sarebbe venuti a tale soluzione forse per non dire che chi li disegnò o costruì ha sbagliato nei particolari costruttivi, talchè si dovrebbero tutti rifare. Perciò si sarebbe pensato, ricorrendo a qualche non imitabile esempio americano, fare le toelette a pagamento e concentrare tali gabinetti nei bagagliai, cosicchè nei lunghi treni, anche notturni, si obbligherebbero i viaggiatori e donne e fanciulli a fare 60 o 70, o anche 100 metri di percorso traversando passerelle barcollanti.

Il rimedio non mi pare pratico: valeva meglio confessare che il disegno o l'esecuzione della nostra vettura a corridoio furono sbagliati nei particolari o che non si ebbero presenti i modelli di ciò che si è eseguito in Germania, in Francia e in altri luoghi, dove tutti coloro che viaggiano hanno potuto vedere come non si verificano gli in-

convenienti che si constatano per questa parte nel nostro materiale.

Questo è un esempio, ma sotto molti altri aspetti carri, locomotive, automotrici hanno d'uopo di modificazioni, sicchè può dirsi che benchè nuovo impone una quota di manutenzione già grave adesso, e che crescerà ancora tutti gli anni, e che evidentemente rende molto sospette le quote minime che voi avete proposto di stabilire nel disegno di legge.

Tuttavia, pure dando molto peso alle osservazioni dell'onorevole Rubini, vi ho spiegata già la ragione per cui sono anche disposto, se voi insisterete, a dare il voto anche a questa disposizione di quote minime scarse. In realtà, voi non potrete però attenervi a tali minimi in fatto di spesa.

Abbiamo in questa materia tutta una esperienza quotidiana da fare e tutto ciò che proponete oggi per la parte amministrativa, per la parte finanziaria e per la parte di controllo dovrebbe essere frutto della più o meno felice esperienza fatta in due anni, e io non voglio sostituire la mia opinione alle vostre proposte, ma metterei sull'avviso e lascerei la responsabilità di qualche errore possibile che io sospetto per lo meno, ma non ho sufficienti elementi per constatare. Del resto, anche nella discussione del 1907, apertamente disse già il ministro, il compianto Gianturco, che quelle disposizioni non potevano essere le XII tavole della legge ferroviaria, ed io come relatore, ripetei che esse ad ogni modo non dovevano essere sottratte a quelle successive riforme proposte dalla esperienza che in un paese nuovo si doveva pur fare del nuovo ordinamento. Però, alla esperienza voi dovevate pure aggiungere l'esempio altrui e avete vicini ai nostri confini due esempi di quell'autonomia alla quale dovete mirare, due esempi di autonomie di carattere diverso, anzi opposto; cioè l'autonomia svizzera e l'autonomia austriaca.

Nelle ferrovie svizzere si è voluto l'ordinamento autonomo a tipo industriale o commerciale, e vi si è quasi giunti, almeno avvicinandone molto gli ideali, ma precisamente per una via opposta alla vostra. L'autonomia svizzera si è ottenuta precisamente senza un direttore e voi sapete che l'ordinamento svizzero è tutto basato sopra elementi, in gran parte elettivi, nominati dagli stessi Cantoni, di cui nove appartengono addirittura all'Assemblea federale.

In realtà [tutto questo ordinamento si appunta poi in 5 o 6 direttori di servizio i quali compongono il Consiglio che potrei chiamare esecutivo: però anche questo Consiglio non ha direttore ed in esso ciascuno dei membri provvede a fare, e ad illustrare le sue proposte e ad ottenere la collettiva approvazione degli altri; e le singole proposte sono, assai più che secondo il nostro ordinamento, sottoposte al voto del Governo e del Parlamento, cioè del Consiglio federale e dell'Assemblea.

L'autonomia austriaca invece giunse, dopo un ordinamento apparentemente industriale, alla responsabilità politica di un ministro; ma pure questa è una vera autonomia, perchè questo ministro ha, circondato da corpi consultivi, larghe facoltà di carattere industriale, ed inoltre (e là la cosa è più facile per l'ordinamento costituzionale della monarchia austriaca) è di fatto sottratto alle crisi ordinarie di gabinetto, crisi che del resto sono molto rare perchè può quasi dirsi che la Camera austriaca non fa erisi; in tali condizioni questa è una specie di autonomia che noi forse non potremmo avere senza una creazione speciale politica di dirigente che avesse nome, piuttostochè di ministro, di regio commissario.

Anche da noi il ministro permanente per molti anni può però verificarsi e anche può in questo momento essere forse al banco dei ministri, ma non è ufficialmente consacrato ancora nella nostra costituzione nè nelle nostre già riconosciute consuetudini, e quindi il ministro permanente, soggetto alle sole crisi dipendenti dal suo Ministero, non potrebbe, per ora, considerarsi come assolutamente parlamentare.

In queste condizioni, augurando che questo ministro permanente possa esservi anche da noi, e che sia l'onorevole Bertolini, del quale certo nessuno potrebbe con maggiore intelligenza e con maggiori doti di studio regger meglio anche il Dicastero delle ferrovie, vi rimanga lungamente, toccherò di un altro argomento.

Ragione occasionale dell'aver preso io la parola in questa discussione sta nell'essere stato io chiamato in campo dalla Commissione e poi dall'onorevole Rubini come relatore della minoranza nella materia della Commissione di vigilanza, supponendosi in certo modo da lui che nel concetto relativo alla proposta della Commissione di vigilanza vi fosse una specie di antinomia, se non proprio tra le proposte attuali e quelle già

votate nel 1907 dalla Camera, almeno tra l'interpretazione che nei concetti direttivi dell'opera della Commissione di vigilanza sarebbe stata data anche dal presidente del Consiglio in persona e le mie dichiarazioni di relatore nella discussione del maggio 1907.

Ora io sono lieto di dichiarare, che a me pare, che questa supposta antinomia non ci sia mai stata: ciò che il presidente del Consiglio ha detto nelle sue recenti dichiarazioni alla Commissione del bilancio, si basa in sostanza, sullo stesso concetto, che mosse anche la Commissione del 1907 ed ispirò allora le dichiarazioni del relatore.

Quali erano le dichiarazioni mie di relatore d'allora, quale il punto di esse, che più apparve all'onorevole Rubini distaccarsi dal concetto attuale interpretativo del presidente del Consiglio? Queste, che, mentre da una parte il presidente del Consiglio dice: la Commissione di vigilanza non è Commissione di controllo, non è Commissione di inchiesta; la Commissione di vigilanza, allo stato attuale delle cose, deve operare e chiedere schiarimenti per mezzo del ministro responsabile, invece il relatore del 1907, che ora vi parla, aveva detto nella seduta del 31 maggio che la Commissione di vigilanza deve essere come una nostra sentinella, un nostro pubblico ministero parlamentare.

Io alludeva precisamente a ciò, che, come il pubblico ministero giudiziario fa la sua relazione annuale e statistica e dà nei dibattimenti le sue conclusioni, così la nostra Commissione dovesse annualmente riferire, ed inoltre, occorrendo, ogni qualvolta ci fosse un grande dibattito parlamentare, sull'esercizio ferroviario, dar parere sull'argomento.

E io trovo che questo pubblico ministero nostro è costituito e può funzionare, perchè questa Commissione di vigilanza posta lì per studiare il moto abituale di questa grande amministrazione sulle relazioni, che a lei pervengano, può completare le sue relazioni con le informazioni, che deve e può raccogliere dagli Uffici ferroviari col mezzo del ministro.

Essa è dunque davvero il consulente e il pubblico ministero nostro.

A questo concetto mi persuadevano e mi persuadono gli altri esempi di Commissioni parlamentari di vigilanza, che abbiamo. Ne abbiamo sette di queste Commissioni nel nostro organamento parlamentare,

delle quali qualcheduna unicamente parlamentare e qualche altra mista, ma prevalentemente parlamentare. La prima è la Commissione di vigilanza sulla circolazione e sugli istituti di emissione. Questa è mista; è composta di otto parlamentari e di quattro funzionari presieduti dal ministro del tesoro. Questa non è una Commissione, di cui io possa invocare molto l'esempio in argomento, perchè ha mistura in sè stessa di potere esecutivo, per il fatto di essere presieduta dal ministro del tesoro e di essere composta in parte di funzionari. Questa Commissione ha i suoi organi, ben inteso, dipendenti dal ministro che la presiede, e dall'organo suo che è precisamente l'ufficio centrale di ispezione e di vigilanza sugli istituti di emissione e sul corso forzoso. A questa Commissione sono deferite attribuzioni consultive su tutta la materia e sulle proposte, che sono messe innanzi dal ministro del tesoro quando crede eventualmente di consultarla. Una seconda Commissione è quella di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti. Anche questa è mista perchè ha sei parlamentari e quattro funzionari. E questa può addirittura procedere, dice l'articolo 32 della legge 17 maggio 1863, a tutte le verifiche e a tutte le ispezioni opportune. Credo che faccia poco in applicazione di questa disposizione di legge, ma lo potrebbe fare; così adombra la legge, così specialmente spiega il regolamento.

Abbiamo poi una Commissione di vigilanza sul debito pubblico, ma non ha altra funzione che di fare e presentare una relazione annuale. Ma ne abbiamo un'altra, assai importante, ed è quella del Fondo pel culto. Questa è molto importante anche attualmente, ma lo fu moltissimo nei primi anni della liquidazione, tanto da avere sotto mani un patrimonio e un movimento che equivaleva, si può dire, a quello ferroviario per importanza finanziaria ed economica.

In questa condizione, quella, che è Commissione di vigilanza assolutamente parlamentare, ha dall'articolo 26, mi pare, della legge il compito principale di esaminare bilanci, conti e stato patrimoniale, e di fare sopra di essi una annuale relazione; ma è anche scritto altrove che esamina le norme per la contabilità, ed in altre leggi e regolamenti è accennata qualche cosa che parrebbe darle funzioni quasi approvative di questi conti. Ad ogni modo tutto si risolve in una questione di relazione annuale; praticamente non c'è altro in proposito. Non

fu però mai contestato a questa Commissione il diritto di avere, sempre però per mezzo del ministro, tutti gli schiarimenti e tutte le informazioni che poteva desiderare.

Abbiamo poi la Commissione del fondo per l'emigrazione, ed a questa è concessa qualche cosa di più che alle altre, qualche cosa di più anche di quello che il ministro, certamente il presidente del Consiglio, ed io stesso, e credo la Camera, crederemmo che si possa concedere alla Commissione di vigilanza ferroviaria.

Questa, non solo esamina e discute, così dicono leggi e regolamenti, conti, bilanci e stati patrimoniali, ma approva addirittura il bilancio del Fondo dell'emigrazione, per cui, in fondo, viene ad essere una Commissione con poteri amministrativi, e non so se la cosa risponda ad un esatto concetto costituzionale, perchè poi la Camera è chiamata ancora a discutere e ad approvare quello stesso conto e bilancio, in base alla relazione della sua Commissione del bilancio che potrebbe, in ipotesi, essere di parere contrario e non proporre l'approvazione, creando un conflitto fra due rappresentanze della stessa Camera.

Da tutto questo esame risulta che è esatto quello che diceva il presidente del Consiglio, che da noi non vi è esempio di una Commissione che abbia diritto di rivolgersi direttamente agli impiegati per interrogarli, convertendosi in una Commissione d'inchiesta permanente, e di andare qua e là vagando e facendo ispezioni senza averne un mandato speciale.

Quale deve essere quindi la missione anche di questa Commissione per l'esercizio ferroviario? Credo debba essere molto analoga alla missione che abbiamo accennato di quella del fondo per il culto, deve cioè essere quella di avere, non solo la relazione del direttore generale, ma bilanci, conti e stati patrimoniali, e di esaminarli regolarmente. Esaminare però, vuol dire discutere, e per questo non comprendo e non vorrei accettare la proposta che ora si fece di togliere dalla legge la parola « discutere », perchè il toglierla ora può significare, o può essere interpretato nel senso di menomare il diritto di discutere della Commissione. Mettere quella parola poteva essere anche inutile, poteva anche farsene a meno, perchè non comprendo un esame parlamentare scompagnato da discussione; ma una volta scritta, il toglierla, mi pare, può essere pericoloso.

Io ammetto però che, quando la Camera accettò la Commissione, quando assenziati ministro e presidente del Consiglio la si è venuta a proporre come un grande rimedio calmante e tranquillante delle apprensioni di allora del paese in materia ferroviaria, non si poteva volere allora semplicemente che questa Commissione esistesse per fare solamente una relazione annuale.

Non credo però che alcuno abbia voluto, nè credo che si possa volere, darle la portata di una Commissione sindacale, come ha accennato l'onorevole Nofri, parificandola ai sindaci di una Società commerciale, perchè i sindaci di una Società commerciale, anche senza diritto di amministrazione, assistono alle sedute, rivedono singolarmente, si può dire, contratto per contratto, questione per questione, fanno qualche cosa di quello che fa la Corte dei conti, sotto un altro aspetto. E il sindacato parlamentare è altra cosa.

Questa funzione non sarebbe quindi assolutamente assimilabile alla funzione di una Commissione che, nominata dal Parlamento, evidentemente lo è per scopi legislativi o di vigilanza e sindacato parlamentare.

E quindi per scopi di controllo di servizi e di bilancio la Commissione deve poter avere, così come le avrebbe la Commissione del bilancio a proposito dell'esame dei preventivi e dei consuntivi, informazioni libere raccolte col mezzo del ministro su tutti i rami dell'amministrazione. Però, anche qui la questione delle parole ha la sua importanza. Molto bene (ed è perciò che ho detto che divido il parere dell'onorevole presidente del Consiglio) il presidente del Consiglio, interrogato, con la sua pratica e scultoria semplicità, disse: « per mezzo del ministro la Commissione può avere gli schiarimenti che desidera ». Invece, nella relazione della Commissione si sarebbe sostituito: « la Commissione chiede al ministro gli schiarimenti ». Ora, è forse sottile la mia distinzione, ma io spero che l'onorevole presidente del Consiglio e il ministro e la Commissione comprendano il mio pensiero.

Io credo che la Commissione parlamentare, che ha davanti a sé un'amministrazione autonoma presso la quale è delegata come Commissione di vigilanza, così come l'altra sul fondo per il culto, non debba chiedere schiarimenti sui servizi e sui conti al ministro, il quale è responsabile politico, ma non è amministratore: deve bensì chiederli per mezzo del ministro, il quale

è solo l'organo del potere esecutivo, e, solo, ha verso l'amministrazione autonoma potere di chiedere. La distinzione va a questo scopo: se si chiedesse al ministro si deve supporre che il ministro debba egli stesso essere già a cognizione di quanto gli si chiede ed essere anche in condizioni di dire sì o no, voglio o non voglio rispondere. E invece io credo che, finchè non è in giuoco responsabilità politica alla Camera, il ministro deve, in certo modo, ignorare ciò che avviene, salvo che cada sotto il suo diritto di veto. Perciò preferirei: « chiede per mezzo del ministro tutti gli schiarimenti ».

Salvo questa limitata differenza, noi siamo d'accordo. Ed io non credo quindi che occorra altro per dimostrare che non vi fu e non vi è, fra il ministro e il presidente del Consiglio e la Commissione attuale da un lato e la Commissione del 1909 e il suo relatore dall'altro, nessuna diversità di vedute circa i poteri della Commissione di vigilanza.

Nessuno volle di più, e nessuno costituzionalmente, credo, doveva volere di più di quello che ha indicato l'onorevole presidente del Consiglio.

Ogni eccesso potrebbe essere pericoloso; ma certo bisogna mettere la Commissione in condizione di avere liberamente, per mezzo del ministro, tutti gli schiarimenti che le siano necessari per compiere largamente il suo mandato.

Io credo però che non sarebbe stato nè irregolare nè impossibile il creare anche una forma speciale di ufficio di ispettorato per uso speciale della Commissione, ben inteso sempre alla dipendenza del ministro; ma ammetto tuttavia che potrebbe verificarsi qualche caso di abuso o di conflitto, in ipotesi, e quindi, lasciando che l'esperienza c'insegni ancora qualche cosa a questo proposito, mi adagio per ora volentieri nel concetto di chiedere al ministro ogni schiarimento.

Se si vedrà che questo non basti, si potrà domandare al ministro di costituire un ispettorato speciale anche, se occorresse, per questo; e questo il Parlamento all'occorrenza potrà sempre fare con una legge futura, od il ministro stesso potrà, svolgendo i concetti della legge, crearlo.

Ma queste non sono tutte le osservazioni che io desideravo di muovere su parecchi punti della legge. Un punto che ha la sua importanza è quello delle tariffe, di cui s'rimanda ancora la nuova redazione e quindi la effettuazione per il pubblico.

Pensiamo che noi abbiamo per le merci, se non erro, circa tremila voci di tariffa, mentre la Germania ne ha forse poco più di trecento; e pensiamo quindi al lavoro enorme di contabilità e d'impiegati, alle difficoltà d'interpretazione, per le quali vi sono in ogni sede importante degli impiegati appositi. E gli stessi impiegati non ci capiscono, molto spesso, nelle distinzioni e sottodistinzioni delle tariffe ferroviarie.

E se noi non riusciamo presto a semplificare tutta questa nomenclatura, tutto questo movimento, non rendiamo un servizio grandissimo, come abbiamo promesso di renderlo, al commercio ed al paese. Quindi raccomando al ministro, sia pure concedendogli i termini che chiese, di abbreviarli nella realtà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sarà fatto molto prima.

DANEO. Sono lieto che l'onorevole ministro riconosca la necessità di affrettare questo vantaggio per il nostro pubblico. Avrei potuto indicare molti esempi, ma è inutile che tedi la Camera dal momento che l'onorevole ministro è d'accordo con me su questo punto. Vi sono altri punti delle tariffe, punti che si riferiscono, dirò così, al servizio viaggiatori, per quanto non riguardino direttamente i viaggiatori. Vi sono, per esempio, le tariffe dei bagagli. Abbiamo notato già nella relazione del 1907, come vi siano delle strane difformità tra le tariffe dei viaggiatori e quella dei bagagli. Furono fatte in tempo diverso, per quanto recente: fu fatta differenziale cioè e degradante, a seconda delle distanze, anche quella dei bagagli; ma non nella stessa proporzione che pei viaggiatori.

Accade ora che un viaggiatore di terza classe che viaggi, salvo errore, da Torino a Palermo, possa pagare di meno per sé che pel suo bagaglio. Ora, in queste condizioni, è necessario che in una certa misura, o si faccia come in molte altre nazioni, cioè che il bagaglio sia lasciato gratuitamente trasportare sul bagagliaio, fino ad una certa quantità, il che renderebbe molto più liberi i nostri vagoni viaggiatori dall'ingombro infinito di ogni razza di valigie o di sacchi, specialmente nelle classi inferiori; oppure, se a questo non si vuol giungere, e bene si farebbe se vi si giungesse, che almeno le tariffe bagagli siano rese molto più decrescenti, cioè nella misura di quella dei viaggiatori.

Un altro argomento che riflette vera-

mente l'ordinamento, e dal quale forse avrei dovuto cominciare, è questo: noi abbiamo fatto una legge nel 1907 in cui ci siamo studiati, ed abbiamo fatto assai bene, di rendere elastico l'ordinamento ferroviario, specialmente in questi ultimi anni, ed attribuiamo molti poteri alla Direzione ed al ministro nel senso di lasciarli organizzare come meglio volessero le sedi o direzioni sottoposte, e gli organi d'esecuzione. Ma è evidente che in tanto non c'è stato nella Direzione generale, sia pure consegnata ad un uomo, di cui non so se si sarebbe potuto avere altro più meritevole sotto molti aspetti, non c'è stato finora chiaro e formato un concetto definitivo non solo, ma nemmeno un concetto approssimativo e continuato dell'ordinamento sottoposto.

Si sono create Direzioni compartimentali, ma apparvero subito create più per gli uomini, che per le cose.

Nello stesso triangolo Genova-Milano-Torino, così denso di complicazioni e così uno nello stesso tempo, per movimento, è avvenuto che vi fossero tre Direzioni compartimentali, non solo, ma che mancasse spesso ogni concertata azione indispensabile.

Altrove è avvenuto che si siano dovute rispettare, perchè si è dovuto riconoscere che erano buone, le sezioni della Società Meridionali, diventate sezioni della Società Adriatica: in sostanza si sono sparsi qua e là funzionari, non tutti adatti, e creati dei capi-compartimento, con gli inevitabili segretari e capi-divisione, che, pochi mesi dopo, si è riconosciuto essere più che superflui. E allora si sono disfatti in realtà, salvandone il nome e le persone dirigenti, i compartimenti, creando accanto ad essi le sezioni, e al disopra delle sezioni, come già dalla Società Adriatica si costituirono, ma non così forti e omogenei forse, i poteri dei servizi di Roma.

I capi-servizio di Roma sono uguali in grado ai capi di compartimento, e questi capi di compartimento sono invece ridotti ad essere più che altro semplici ispettori, che hanno funzioni molto vaghe e poco definite.

In queste condizioni fluttuanti e mal definiti, come mai si può ammettere che un organamento nuovo si consolidi e cammini? Bisogna necessariamente una volta avere o una o un'altra delle soluzioni, ma averla francamente, seguirla completamente e comprendervi tutti gli organi.

Ora avete creato degli organismi nuovi, ma avete lasciato - *absit iniuria verbo* - le vecchie ruote dentate nei compartimenti, ruote che rappresentano cioè stipendi di una certa gravità e spese di personale che, nonchè diminuire, vi si affolla ogni giorno di più.

Io rendo giustizia, come l'onorevole Nofri, al miglioramento progressivo del servizio delle nostre ferrovie, rendo anche giustizia al miglioramento relativo del nostro personale, il quale fa certamente assai di più di quello che non facesse nel 1904-905 ed in certi luoghi, come, ad esempio, sulla linea Genova-Spezia, arriva ad impiegare una attività certamente notevole e grande, ma non dirò certo che il nostro personale ferroviario per coscienza del proprio dovere e della propria responsabilità e per educazione e capacità del servizio, sia giunto già, nella sua totalità, a rappresentare la perfezione.

In molta parte esso risente ancora dei difetti di un personale raccogliaticcio in ogni parte d'Italia e aumentato rapidamente in proporzioni, non dirò inverosimili, ma certo, per l'inizio, eccessive.

Se facciamo il paragone (e le tavole abbondano nella relazione del 1907) col personale delle ferrovie tedesche con quello delle ferrovie belghe e francesi, e per ragione di movimento ed anche solo per ragione di distanza chilometrica, troviamo che abbondiamo assai di personale.

Il nostro personale non è in condizioni di quello svizzero che, per quanto assunto da una repubblica federale, è in servizio a condizione che ogni tre anni può essere licenziato; il nostro personale ormai (e ciò credo sia un bene o un minor male e che in ogni caso sia una necessità sociale e politica) è più o meno nella condizione di una magistratura, cioè ha una inamovibilità garantita, quindi non intendo certo rivolgere al ministro un eccitamento a diminuirlo, perchè sarebbe impossibile. Ma chiedo che almeno non sia aumentato di più, perchè mi pare che l'apertura di certi concorsi per personale amministrativo ed anche l'assunzione continua di personale secondario non corrisponda a quella che, su certe linee almeno, appare essere non dirò una pleora, ma certo una copia abbastanza notevole di personale.

Ed ho finito.

Io ho fiducia nel Governo e ne ho anche molta nel ministro. Ma non ho potuto esi-

mermi dal presentare alla Camera i miei dubbi sopra la bontà di alcune delle attuali proposte, pure senza contrastarle.

E vorrei augurare al ministro amico Bertolini di non dover ulteriormente presentare disegni di legge che abbiano, come questo, in certo modo l'apparenza di essere modellati e foggiate per un uomo, fosse pure superiore, che debba eseguirli; essi dovrebbero invece essere foggiate in modo che, anche affidati nella esecuzione ad uomini ordinari, procedessero bene e dessero buoni risultati.

Veda, onorevole ministro, di foggiare nell'avvenire gli altri avvedimenti, che dovranno essere numerosi e continui, di riforma ai nostri ordinamenti ferroviari, a questo tipo ordinario, adattabile, dirò così, a tutte le misure di direttore generale.

Tuttavia, poichè avete foggiate l'abito su misura, io auguro che chi l'indosserà lo porti a lungo e se ne valga bene: sarà il miglior modo di eliminarne i pericoli.

Certo, disegni di legge che possono apparire pericolosi e delicati, affidati in buone mani possono produrre e producono buoni effetti. Ed io mi auguro che dalle modificazioni, oggi proposte, si ricavino buoni risultati.

Ma più vi auguro di saper seguire, con attenzione, il molteplice e delicato movimento economico del paese in relazione a quello ferroviario e di sapere prontamente, volta a volta, ottenere che, anche con mediocri ordinamenti, il servizio delle nostre ferrovie risponda degnamente alle necessità della vita nazionale. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giulio Alessio.

ALESSIO GIULIO. Ultimo in questa importante discussione, io mi limiterò a brevi considerazioni, che tenterò di connettere a principii generali.

Il partito radicale, a cui appartengo, ha sempre considerato l'esercizio di Stato con grande simpatia. Non soltanto il partito socialista, come ha accennato l'onorevole Nofri, ma anche il partito radicale conta alcuni dei suoi rappresentanti tra i precursori di questa importante trasformazione dei nostri organi principali di trasporto, accanto ad uomini autorevoli d'altri partiti, quali gli onorevoli Carmine e Guicciardini. Questo sentimento di simpatia, che ci collega all'esercizio di Stato, ci porta anche ad accentuare le nostre critiche, non già in un

senso di biasimo, ma in un senso di emendamento; noi non vogliamo colpire, noi vogliamo semplicemente correggere: desideriamo invero che l'ordinamento ferroviario nostro riesca completo e perfetto, più e meglio di quanto risulti, per effetto degli istituti attuali.

L'ordinamento ferroviario si può considerare da due punti di vista: quello tecnico e quello economico finanziario.

Dal punto di vista tecnico credo che quanti si sono occupati di questa materia debbano riconoscere che il sistema ferroviario dello Stato, sia nei rapporti del trasporto dei passeggeri, sia in quello delle merci, è notevolmente migliorato. Le difficoltà cominciano, invero, nei riguardi dell'aspetto finanziario del problema.

Lo stesso disegno di legge di cui ci occupiamo prospetta l'argomento da questo angolo visuale. Si potrà dubitare forse, e vi ha anche lontanamente accennato il collega onorevole Daneo, in alcuni periodi del discorso pronunciato or ora, che trattisi non già d'un'impresa pubblica, bensì d'un servizio pubblico, e che perciò il carattere finanziario debba essere lasciato in seconda linea.

Ora io non credo sia accettabile da alcuno siffatto indirizzo, per cui noi dobbiamo esaminare e considerare il sistema ferroviario non come una pubblica impresa, ma come un pubblico servizio. Ciò avrebbe per conseguenza che esso dovesse stare a carico esclusivo dei contribuenti, per quella parte in cui le spese non fossero coperte dal reddito.

Questo concetto urterebbe, da un lato, contro le condizioni generali dello sviluppo del traffico nel nostro Stato, in quanto l'intensità del trasporto non è a tal punto che tutti i contribuenti siano contemporaneamente consumatori delle ferrovie. Urterebbe inoltre contro le differenze particolari di sviluppo economico delle varie zone della penisola, perchè in questo modo verremmo a far pagare alla parte meno evoluta, meno avanzata del paese quella spesa che andrebbe a vantaggio della parte più progredita.

Consapevoli come siamo, d'altronde, che la costruzione del sistema ferroviario dello Stato ha portato sul conto patrimoniale della nostra finanza un debito di oltre sei miliardi, poichè è accettato da tutti che gli interessi e gli ammortamenti di questo debito per costruzioni s'intende come non carichi sul conto di rendita e spese delle ferrovie, facciamo già con ciò un sufficiente sacri-

ficio dal punto di vista nazionale, perchè non dobbiamo poi farci pagare dal prodotto almeno le spese dell'esercizio?

La questione va adunque studiata dal punto di vista finanziario. In esso è posto tutto il problema, sicchè per affrontare, in qualche modo, i concetti che l'onorevole ministro ha cercato di formulare nel suo disegno di legge, dobbiamo domandarci quale ideale ci siamo formati noi, che siamo stati, in qualche modo, i modesti precursori dell'esercizio di Stato, quale ideale ci siamo formati quando l'abbiamo diffuso e propagato in tutta la penisola, quale ideale, quando, più tardi, abbiamo ottenuto l'improvvisa fortuna che esso diventasse parola di legislatore.

Noi abbiamo cercato di creare nel sistema ferroviario nazionale un ordinamento economico, un ordinamento industriale, un ordinamento autonomo. Volemmo anzitutto un ordinamento economico al fine di avvicinare le zone più lontane della penisola, anche con opportune modificazioni nel sistema delle tariffe: volemmo assicurare mercati più ampi ai prodotti più discosti, nè ci parve inopportuno di accomunare, anche moralmente, popoli e razze così tra loro separate. Questo alto ideale politico ed economico fu una delle basi della proposta, per cui fu difeso il sistema ferroviario di Stato. Abbiamo avuto inoltre un concetto industriale, in quanto abbiamo inteso che l'impresa fosse produttiva, nel senso che i prodotti dovessero coprire le spese ed assicurare anche un reddito, sia pure modesto, al Tesoro dello Stato.

E da ultimo abbiamo voluto creare un ordinamento autonomo, perchè, per noi, l'autonomia implicava un maggior senso di responsabilità in coloro che erano alla testa e, dall'altra, combatteva quelle influenze parlamentari che erano parse a tutti estremamente temibili. E a questo concetto dell'autonomia si aggiunsero ulteriori presidi, ulteriori rinforzi, creando Consigli e Commissioni di traffico e istituendo una Giunta parlamentare di vigilanza.

Quale è stato il risultato dell'opera di questi quattro anni in base ai dati di fatto che possediamo, sia dal punto di vista dell'ordinamento economico-industriale, sia dal punto di vista dell'ordinamento autonomo?

Nei riguardi dell'ordinamento economico-industriale vi era da superare una grande difficoltà.

Essa fu accennata da tutti coloro che si sono occupati dell'argomento, voglio dire, la grande diversità nell'intensità del traffico nelle varie parti della penisola, diversità creata da due ragioni, dal carattere prevalentemente industriale del Settentrione d'Italia e prevalentemente agricolo nel Mezzogiorno, e soprattutto da ben più lento progresso economico della media e della inferiore Italia in paragone agli avanzamenti conseguiti nell'Italia settentrionale.

Questa la difficoltà che si presentava, per cui era evidente che l'ordinamento ferroviario doveva avere la indipendenza e lo atteggiamento connaturali a così diverse condizioni. Come si è cercato di vincerla?

Io ho modestamente sostenuto fino da allora che bisognava rafforzare la responsabilità individuale, creando il servizio sezione lungo le linee ed assicurando la massima indipendenza a coloro che queste linee dirigevano. E a tal proposito ho citato l'autorità e l'esempio di un veneto, Vincenzo Stefano Breda, il quale illustrò ed accentuò l'importanza di una istituzione delle nostre provincie, l'ingegnere dell'esercizio, dalla cui azione e volontà soltanto dipendevano il servizio del movimento e del traffico, della manutenzione e della trazione.

Io mi sono opposto alle Direzioni compartimentali, in quanto per me esse rappresentavano un organismo parassitario, burocratico, inutile, ed ho contemporaneamente combattuto l'accentramento del servizio ferroviario nella Capitale.

Che cosa si è fatto? In parte queste nostre previsioni sono state confermate dai fatti, perchè i poteri delle Direzioni compartimentali, come egregiamente espose il collega Nofri, furono notevolmente ridotti, ma non furono ridotti a vantaggio degli istituti sezionali, a vantaggio dell'indipendenza di ingegneri d'esercizio, capi responsabili delle singole linee, ma furono ridotti per accrescere i poteri della Direzione centrale.

Ora in questo accentramento enorme, in questo funzionario a cui ha accennato egregiamente l'onorevole Nofri, ed a cui ha certo alluso l'onorevole De Nava nel suo bel discorso di ieri, a cui io non ho avuto la fortuna di assistere, in questo funzionario eccessivo sta l'errore fondamentale dell'andamento così angustiato e, potrei dire, disastroso del nostro sistema finanziario ferroviario.

Io citava allora (e credo di dover ripetere

adesso) che due grandi popoli presso i quali questo problema è stato studiato a fondo, e che hanno la fortuna di possedere uno sviluppo di ricchezza ugualmente ed equabilmente distribuito nelle diverse parti del loro territorio, hanno dato ai poteri centrali una espansione molto minore di quella che abbiamo data noi; ricordo la Prussia e l'Austria.

La Direzione centrale degli ordinamenti ferroviari prussiani non si occupa che del giudizio sui reclami, della modificazione degli orari, delle spese superiori a 50 mila lire, dell'ordinamento delle tariffe e del personale, e lascia la massima indipendenza ai servizi periferici per tutto ciò che riguarda il vero andamento del traffico ferroviario, cioè per ciò che si riferisce al servizio di trazione, di movimento e traffico e di manutenzione.

Ed io ricordo che in Austria erano stati assicurati alla Direzione generale delle ferrovie vasti poteri. Ebbene, nella legge del 1902, in seguito all'esperienza fatta dal 1891 al 1902, questi poteri sono stati notevolmente ridotti. Questo nei riguardi dell'ordinamento tecnico economico.

Nei riguardi dell'ordinamento autonomo, quali risultati abbiamo ottenuto?

Da noi l'autonomia ha avuto un singolare effetto. Essa non ha eccitato la responsabilità, ma l'ha concentrata. Invece di renderla possibile mediante altrettanti organi dirigenti nelle varie parti dello Stato, con particolari attribuzioni, l'autonomia si è condensata nelle decisioni e nel volere di un solo Consiglio, di poche intelligenze rispettabili, forse d'una sola persona.

Non basta: dal punto di vista politico l'autonomia ha soppresso completamente la responsabilità ministeriale: perchè il ministro si copre dietro il direttore generale, e questi si copre dietro il ministro; sicchè non vi è nemmeno la possibilità del dibattito, sia sui singoli fatti ed incidenti ferroviari che vengono portati qui nell'ambito delle interrogazioni, sia in queste più larghe indagini nei riguardi dell'ordinamento del servizio.

Oltre a ciò fu tolta qualsiasi importanza ai Consigli del traffico, i quali sono raramente convocati, anzi molto meno convocati di quanto lo dovessero essere.

E furono ad essi sottoposte questioni di nessuna importanza, per cui non hanno potuto in alcun modo farsi valere. Mentre invece, la dottrina dell'onorevole ministro dei

lavori pubblici me lo insegna, i Consigli del traffico in Prussia sono uno degli ordinamenti più utili e fecondi, che hanno consacrato l'importanza economica dell'ordinamento ferroviario di quel gran paese.

Veniamo alla Commissione parlamentare di vigilanza. Questa Commissione fu un vero e proprio espediente parlamentare. L'onorevole Giolitti, con quella abilità parlamentare che tutti dobbiamo riconoscergli, in un momento di grande eccitazione per effetto del disservizio ferroviario, ha presentato al Parlamento questa spiritosa invenzione, che fu la Commissione parlamentare di vigilanza.

E l'ha presentata, notate bene, onorevoli colleghi, con poteri e facoltà molto maggiori di quelli che in seguito le vennero riservati. E l'onorevole Rubini, nella sua relazione della minoranza, ha indicato le fasi diverse con cui la proposta fu presentata. Ora io non ho bisogno di ripetere quelle espressioni, perchè da esse risulta chiaramente come, nel concetto dell'onorevole ministro dei lavori pubblici ed in generale del Governo che proponeva quella legge, vi fosse il proposito preciso e definito, che la Commissione parlamentare di vigilanza dovesse esercitare un vero e proprio sindacato sul servizio ferroviario.

CAVAGNARI. Si voleva stralciare dalla legge anzi.

ALESSIO GIULIO. Precisamente. Ora in verità io, che ne feci parte per due anni, trovo che, come è regolata presentemente, la Commissione parlamentare di vigilanza non può assolutamente funzionare.

Si vuole e si consacra oggi con un articolo proposto nel presente disegno di legge, che ogni domanda vada pel tramite del ministro dei lavori pubblici. Perciò, quando noi abbiamo bisogno di un dato per prendere una decisione, per porgere immediatamente un consiglio, in un'industria così snella e rapida come è quella ferroviaria, dobbiamo rivolgerci al ministro, il quale scrive alla direzione generale e questa, alla sua volta, alla divisione competente, che si indirizza alla sezione.

Poi la risposta viene dalla sezione trasmessa alla divisione competente, da questa alla direzione generale, la quale la manda al ministro e poi giunge finalmente alla Commissione parlamentare, quando la importanza e il significato data dei fatti sono mutati e non è possibile più, mediante gli elementi offerti dal Governo, alla Commis-

sione parlamentare di esercitare il suo controllo.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Le risposte sono sempre arrivate forse un mese prima di quando la Commissione le ha esaminate.

ALESSIO GIULIO. Lo abbiamo verificato noi: sono arrivate quando non erano più buone a nulla.

Ma osservò l'onorevole Giolitti (e tornò oggi ad osservarlo il collega Daneo, che in questa parte mi è parso, lo dico senza offesa per lui, un po' troppo ministeriale)...

DE NAVA. Ha cambiato d'opinione.

ALESSIO GIULIO. L'onorevole Giolitti ha detto che ogni altra Commissione di vigilanza dello Stato non esercita la sua azione che mercè l'azione intermediaria del ministro. Egli però dimenticava che gli organismi, su cui agiscono le Commissioni di vigilanza, sono organismi amministrativi, organismi burocratici, nei quali la responsabilità amministrativa e politica è tutta del ministro. Qui invece si tratta di un organismo autonomo ed industriale, la cui azione ha movimenti rapidi e caratteri particolari.

Si dice: non è possibile accompagnare ad un'azione amministrativa altra azione amministrativa mediante l'opera collaterale e contemporanea d'una Commissione parlamentare. E in parte consento. Nei riguardi dell'obiezione sollevata prima dall'onorevole Giolitti e poi dal ministro dei lavori pubblici, ritengo che la possibilità di dare attribuzioni di efficace controllo alla Commissione di vigilanza parlamentare, presenti notevoli difficoltà. Minori difficoltà presenterebbe, quando si sciegliessero opportunamente gli uomini: molte volte gli istituti, non solo nella vita privata, ma anche nella vita pubblica funzionano bene o male, a seconda degli uomini che si eleggono. Per esempio, se si studiasse questa questione della Commissione di vigilanza in un paese anglo-sassone, a nessuno verrebbe in mente che il suo compito si potesse esercitare con l'esame d'una semplice relazione. Ma io voglio ammettere che si possano anche temere i soverchi atti d'ingerenza, i soverchi atti di vigilanza d'una Commissione parlamentare. Ebbene, vi è modo e modo d'intenderci. Vi è una parte notevole dell'ordinamento ferroviario, che è suscettibile di sindacato, anche senza passare attraverso il tramite del Ministero. Io ammetto che quanto concerne l'azione continua dell'azienda

ferroviaria non possa essere o turbato o sospeso o in qualunque modo ostacolato da una Commissione di vigilanza. Ma vi è un'altra parte notevole dell'azienda ferroviaria, e mi arresto anzitutto su quella che riguarda il patrimonio e la contabilità ferroviaria, che può essere benissimo suscettibile d'un largo riscontro da parte d'una Commissione parlamentare, senza che vi sia necessità di rivolgersi direttamente al ministro.

Una situazione difficile, per esempio, e poco nota, è quella che concerne l'ordinamento della contabilità dell'azienda ferroviaria.

Dai rapporti della Corte dei conti risulta che la contabilità dell'azienda ferroviaria è frazionata, divisa in vari conti e fra essi i conti d'ordine. Questi conti d'ordine sono una specie di serbatoio delle diverse partite; per cui partite d'entrata e di spesa, prima d'essere attribuite ai capitoli, passano per questi conti d'ordine, e non vengono assegnate ai singoli capitoli, se non in un periodo successivo a quello dell'esecuzione della spesa.

Ora questi conti d'ordine sono un vero pericolo; rappresentano una specie di *caisses cachées de l'ancien régime*, che troviamo combattuto in tutti i metodi contabili. Ora perchè non si deve consentire ad una Giunta parlamentare di vigilanza, di riscontrare il sistema di ragioneria, di contabilità della azienda ferroviaria? Perchè, per esempio, gli approvvigionamenti, su cui abbiamo tanto discusso e che rappresentano essi pure una grande incognita per l'economia finanziaria delle ferrovie, non possono essere controllati da una Commissione parlamentare? Perchè le officine, nelle quali si introduce tanto materiale e tanto materiale si sperde, perchè non possono essere oggetto d'esame e di riscontro continuo da parte d'una Commissione parlamentare?

In una parola, credo che vi sia la possibilità d'un temperamento che, senza cadere nell'inconveniente d'una duplicità di funzioni governative, restituisca al potere parlamentare quella possibilità di sindacato che, almeno in un determinato momento, la legge ha voluto imprimergli.

Certo si è che la mancata corrispondenza tra l'ideale che ci siamo foggiate nell'esercizio di Stato e lo stato di fatto che si è creato, ha avuto un risultato, ed un risultato (permettetemi ancora di dirlo) di delusione finanziaria.

Noi abbiamo avuto una sequela continua di sperperi ed un aumento notevole in tutti i capitoli del bilancio. Quest'eccesso di spese viene dimostrato in due modi: calcolando gli incrementi di spese nei diversi periodi e facendo anche qualche paragone con gli esercizi di Stato d'altri Stati.

Se, per esempio, si confronti la percentuale della spesa sull'entrata, per le spese ordinarie negli esercizi 1905-906, 1906-907 e nel secondo semestre del 1907, si ha nel totale che la percentuale delle spese ordinarie sull'entrata rappresentava il 65.29 per cento nel 1905-906; il 71.07 nel 1906-907; e nel secondo semestre 1907 il 74.49 per cento.

È notevole poi che mentre aumentano le spese ordinarie, diminuiscono le spese relative alla manutenzione straordinaria ed alle migliorie ordinarie, perchè le prime scendono dal 6.06 per cento all'ultimo semestre e le migliorie ordinarie da 1.73 arrivano ad 1.41, ad 1.27. Il che vuol dire, che l'azienda ferroviaria non può a meno di aumentare le spese ordinarie. Per ciò poi che riguarda le migliorie e le manutenzioni straordinarie, carica il patrimonio invece del bilancio.

Un altro mezzo di constatazione è dato dal confronto della percentuale delle spese sulle entrate di alcuni esercizi di Stato. Capisco che noi non possiamo fare paragoni con gli esercizi di Stato di altri paesi ben più avanzati, ben più preparati e muniti d'esperienze del nostro; però è significativo che alcune spese che hanno colà una modesta elevatezza, da noi abbiano invece un coefficiente elevatissimo.

Così, per esempio, il personale, che nel bilancio del 1906 dell'esercizio di Stato della Prussia e dell'Assia entra col 34.85 per cento di percentuale della spesa sull'entrata e nel Belgio col 30.44, in Italia vi figura col 41.48 per cento. La spesa del personale da noi è estremamente alta in confronto a quella del personale nella Prussia e nel Belgio. Si opporrà la solita obbiezione: che noi dobbiamo avere un personale più numeroso per effetto della diversa altimetria delle nostre linee, e sta bene. Ma la differenza del 5 e 6 per cento è eccessiva; essa attesta un eccesso, e ciò tanto più quando si pensa che il personale esuberante è precisamente quello della Direzione centrale e delle Direzioni compartimentali.

Così la percentuale di spesa sull'entrata per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee e del materiale in Italia

è del 20.71 per cento, in Prussia del 17.11 nel Belgio del 20.56. Il combustibile che da noi domanda il 10.80 per cento in Prussia costituisce il 7.61 per cento dell'entrata. (*Interruzioni*).

TEDESCO. Là hanno il combustibile, mentre noi non l'abbiamo.

ALESSIO GIULIO. Gli indennizzi da noi esigono il 2.14 per cento, nel Belgio l'1.88, in Prussia il 0.51 per cento dell'entrata.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. In Italia il profilo altimetrico delle linee è essenzialmente diverso: è questione di geografia!

ALESSIO GIULIO. La differenza è sempre troppo grande, onorevole ministro. Se tratto di queste percentuali, se richiamo l'attenzione su queste differenze, non è per farne una questione teorica, ma per presentare la questione nei suoi aspetti pratici, mentre una differenza di percentuali si risolve in centinaia di milioni.

Ora di fronte a siffatto eccesso di spese, quale è il criterio del disegno di legge? Si mutano gli elementi del bilancio. Ora ci sono tre metodi per comporre un bilancio. C'è il metodo di farne un semplice conto di esercizio. Si può inoltre costruire un conto di esercizio in rapporto con tutta la situazione patrimoniale, e si può costruire un conto di esercizio in rapporto con una parte della situazione patrimoniale.

Noi abbiamo seguite quest'ultimo metodo.

Ora io avrei compreso che il ministro, rettificando, correggendo tal sistema, avesse presentato un disegno di legge nel quale il bilancio fosse effigiato soltanto in relazione ad un determinato conto di esercizio. Sarebbe stato logico lasciare da parte tutto ciò che riguarda gli interessi e gli ammortamenti delle somme anticipate in questi ultimi anni dal tesoro alle ferrovie per ricostituirne il patrimonio e l'andamento, a condizione però che le spese ordinarie di esercizio venissero esposte nel modo più sincero ed integrale.

Ora il metodo adottato col sistema contabile del Governo è precisamente tale che, mentre mantiene un sistema intermedio, un sistema anfibio, come il sistema attuale di bilancio, peggiora ciò che riguarda la rilevazione delle spese di esercizio.

Mi sia permesso, per giustificare questo mio concetto, di riferirmi ad una nomenclatura comune nella contabilità dello Stato.

Vi possono essere nei bilanci degli enti pubblici crediti *limitativi* e crediti *valutativi*. Sono crediti *limitativi* quelli, nei quali si fissano determinate spese, entro dati limiti, e si intende che l'Amministrazione non possa superare quei limiti; sono crediti *valutativi* quelli, nei quali, invece, si indica una cifra, con l'intelligenza che se quella cifra, eventualmente, non potesse supplire allo scopo, potrà essere aumentata. Ora il giuoco di tutte le Amministrazioni, che combattono con le Giunte del bilancio e coi Parlamenti, è di fissare al massimo i crediti limitativi e di stabilire al minimo i crediti valutativi: di fissare al massimo i crediti limitativi, perchè si può sempre, speculare sull'eccesso di spesa che rimanesse disponibile di fronte al capitolo, e di fissare al minimo i crediti valutativi perchè, dato che alla spesa è giuocoforza supplire, l'eccesso a cui si dovrà provvedere ricadrà sul consuntivo, e quindi sul patrimonio o formerà tema d'un credito addizionale.

Ora la proposta del ministro, mi si permetta di dirlo, segue questo falso indirizzo dell'Amministrazione. Essa, determinando dei crediti valutativi di fatto, in apparenza limitativi in una materia, la quale non può avere dei limiti artificiali, consacra in qualche modo un impulso dell'Amministrazione a preparare un conto di esercizio con un complesso di coefficienti di spesa inferiori alle spese reali.

L'azienda cioè con questo sistema, può allestire un conto di bilancio preventivo inferiore alla realtà; che se il consuntivo lo smentisce, la maggiore spesa del consuntivo viene a cadere sul patrimonio. Oppone il ministro: qui si tratta di spingere all'economia (questa è la risposta che ha dato alla Giunta del bilancio) i funzionari, fissando dei minimi che sieno da loro insuperabili.

Ora io rispondo, come ha già osservato l'onorevole Nofri ed anche l'onorevole De Nava, che questa fissazione di limiti è assolutamente inopportuna. Per legge, le spese devono essere indicate in bilancio e non è possibile fissare criteri generali, non è possibile indicare barriere, le quali saranno certamente superate dal fatto.

D'altronde, con questo avviamento, si viene a subordinare sempre più il potere legislativo al potere amministrativo. È il potere amministrativo, che deve indicare nei suoi conti nelle sue proposte le cifre da erogarsi di volta in volta, come spese

di bilancio; il potere legislativo, a sua volta, non può che controllarne la verità, non può che considerarne la proporzione o la insufficienza: nulla più.

Perciò il volere che la legge stessa indichi essa questa criteri è collocare il potere legislativo in un campo, che è affatto fuori della sua abituale competenza.

D'altronde questi minimi, lo ha detto l'onorevole Rubini, sono troppo bassi. Ed allora quale è la condizione, che facciamo ai funzionari?

I funzionari comprenderanno benissimo che questi limiti sono messi là unicamente per presentare un bilancio che certo non risponderà alla realtà.

Ne verranno esautorati i capi, nè verrà esautorato il ministro e il Parlamento, senz'ulteriori benefici.

Per queste ragioni, credo che il disegno di legge, come è presentato, non risolva alcuna difficoltà, a cui ha dato origine l'andamento dell'azienda ferroviaria. Esso non si giova delle esperienze che in questi anni si sono accumulate innanzi a noi; esso non allarga i poteri del Parlamento, ma invece li restringe. Anzichè frenare le spese, offre un comodo espediente all'Amministrazione per prevedere una cifra più bassa e quindi per atteggiare il bilancio in una forma meno sincera di quella che deve mantenere. Quindi questo progetto, invece di segnare un progresso, segna un regresso.

Io non intendo di atteggiarmi a riformatore: ma penso che l'esperienza di questi ultimi quattro anni ci dà notevoli ammonimenti, di cui dovremmo trarre largo profitto. E ciò tanto più in quanto non occorrerebbero forse nuove leggi: basterebbero pochi decreti reali, pochi provvedimenti della Direzione centrale. Se noi vogliamo realmente portare un qualche beneficio all'ordinamento ferroviario, noi dobbiamo anzitutto creare un sistema, il quale diminuisca i poteri centrali, dando all'Amministrazione centrale semplici funzioni di coordinazione.

Noi dobbiamo inoltre sopprimere le Direzioni compartimentali, svolgendo e perfezionando il sistema sezionale con la responsabilità individuale degli ingegneri dell'esercizio, quali capi delle linee. Perchè in Italia (lo dissi altra volta e trovo giusto di ripeterlo) il prodotto dell'opera collettiva è molte volte assai scarso, spesso nullo, mentre l'opera singola è sempre efficace.

Dobbiamo accrescere il potere di sinda-

cato del Parlamento, munendo la Giunta parlamentare di vigilanza dei necessari poteri in relazione all'indole autonoma ed industriale dell'azienda.

Dobbiamo finalmente affrettare la soppressione di ogni ufficio e di ogni spesa parassitaria. Facendo così, noi otterremo che l'ordinamento ferroviario sia realmente all'altezza dei desideri del paese e del Parlamento. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, rimetteremo a domani il seguito della discussione.

Presentazione di disegni di legge e di una relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha facoltà di presentare alcuni disegni di legge.

ORLANDO V. E., *ministro di grazia, giustizia e culti*. Mi onoro di presentare alla Camera due disegni di legge: il primo, già approvato dall'altro ramo del Parlamento, che concerne le decime ed altre prestazioni fondiari; il secondo, che porta la proroga della durata delle società cooperative.

Prego la Camera di voler dichiarare di urgenza questo secondo disegno di legge, perchè concerne la scadenza di termini, che può anche essere molto prossima.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di grazia e giustizia della presentazione di questi disegni di legge:

Decime ed altre prestazioni fondiari;
Proroga della durata delle società cooperative.

L'onorevole ministro ha chiesto che quest'ultimo disegno di legge sia dichiarato di urgenza. Se non vi sono osservazioni in contrario, l'urgenza si intende ammessa.

Questi disegni di legge saranno stampati e distribuiti.

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

BIANCHINI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Approvazione di una transazione con la Banca popolare cooperativa di San Benedetto del Tronto ».

PRESIDENTE. Anche questa relazione sarà stampata e distribuita.

Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni e proposte di legge:

Modificazioni del secondo comma dell'articolo 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, portante provvedimenti a sollievo dei danneggiati dal terremoto:

Presenti e votanti . . . 248
Maggioranza 125
Voti favorevoli . . . 227
Voti contrari 21

(La Camera approva).

Autorizzazione della maggiore assegnazione di lire 31,245.90 da corrispondersi alla Tipografia della Camera dei deputati per la stampa dei documenti finanziari:

Presenti e votanti . . . 250
Maggioranza 126
Voti favorevoli . . . 227
Voti contrari 23

(La Camera approva).

Autorizzazione della spesa occorrente per l'impianto del riscaldamento a termosifone nei locali del Ministero della guerra:

Presenti e votanti . . . 248
Maggioranza 125
Voti favorevoli . . . 205
Voti contrari 43

(La Camera approva).

Tombola a favore degli ospedali e dell'asilo dell'infanzia abbandonata in Modica:

Presenti e votanti . . . 248
Maggioranza 125
Voti favorevoli . . . 204
Voti contrari 44

(La Camera approva).

Tombola telegrafica per un nuovo ospedale in Pordenone:

Presenti e votanti . . . 248
Maggioranza 125
Voti favorevoli . . . 195
Voti contrari 53

(La Camera approva).

Tombola telegrafica nazionale a favore dell'ospedale civile di Teramo, e dell'erigendo ospedale civico di Giulianova:

Presenti e votanti . . . 248
Maggioranza 125
Voti favorevoli . . . 191
Voti contrari 57

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abignente — Abozzi — Agnesi — Agnetti — Agnini — Aguglia. — Alessio Giulio — Ancona — Angiolini — Artom — Astengo — Avellone.

Baccelli Alfredo — Baldi — Barnabei — Barzilai — Battaglieri — Berenga — Bergamasco — Berlingieri — Bertarelli — Berti — Bertolini — Bettolo — Bettoni — Bianchi Emilio — Bianchini — Bissolati — Bizzozero — Bonicelli — Bonopera — Bricito — Brunelli — Brunialti — Buccelli — Buonanno — Buonvino.

Cabrini — Caccialanza — Caetani — Calisse — Calvi — Camera — Camerini — Campostrini — Canevari — Cannavina — Capinna — Cappelli — Carboni-Boj — Carcano — Carmine — Caso — Casolini Antonio — Cassuto — Castoldi — Cavagnari — Celesia — Celli — Centurione — Cermenati — Cerrulli — Cesaroni — Chimienti — Chimirri — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Ciccarone — Ciccotti — Cimati — Ciocchi — Cipriani-Marinelli — Ciraolo — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Colosimo — Comandini — Congiu — Coris — Cornaggia — Costa Andrea — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Crespi Daniele — Curreno.

Da Como — Dal Verme — Daneo — Dari — De Amicis — De Bellis — De Felice-Giuffrida — Dell'Acqua — Della Pietra — De Marinis — De Nava — De Nicola — De Novellis — De Seta — De Viti De Marco — Di Bagno — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Palma — Di Rovasenda — Di Sant'Onofrio — Di Scalea.

Ellero.

Facta — Faelli — Falletti — Fasce — Faustini — Fazi — Fera — Ferraris Carlo — Ferri Enrico — Finocchiaro-Aprile — Francica-Nava — Furnari — Fusinato.

Galli — Gallina Giacinto — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gangitano — Gattorno — Gazelli — Giannantoni — Giolitti — Giovanelli Edoardo — Giuliani — Goglio — Guicciardini.

Incontri.

Lacava — Landucci — Leali — Leonardi — Loero — Longinotti — Lucernari — Luciani — Lucifero — Luzzatti Luigi.

Malcangi — Mancini Camillo — Mancini Ettore — Manfredi Manfredo — Mango — Marazzi — Marcello — Marsaglia — Marsengo-Bastia — Masi — Masoni — Materi — Mazzitelli — Meda — Merlani — Mezzanotte — Modica — Molina — Montagna —

Montemartini — Montù — Montrésor — Morrelli-Gualtierotti — Morgari — Mosea Tommaso — Moschini — Muratori — Musatti.

Nava — Negri de Salvi — Negrotto — Niccolini — Nitti — Nofri — Nuvoloni.

Orlando Vittorio Emanuele.

Pacetti — Pais-Serra — Pansini — Papadopoli — Paratore — Pasqualino-Vassallo — Patrizi — Pavia — Pecoraro — Pellegrino — Pellicano — Pietravalle — Pipitone — Podestà — Podrecca — Pompilj — Pozzi Domenico — Pozzo Marco.

Rava — Ricci Paolo — Richard — Ridola — Rizza — Rizzone — Roberti — Rocco — Romeo. — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Rossi Teofilo — Roth — Rubini — Ruspoli.

Sanarelli — Sanjust — Santoliquido — Saporito — Saudino — Scellingo — Schanzer — Scorcianini-Coppola — Semmola — Serristori — Sighieri — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Soulier — Spirito Francesco — Squitti.

Talamo — Targioni — Tedesco — Teodori — Teso — Tinozzi — Torlonia — Torre — Toscanelli — Treves — Turati.

Valeri — Valle Gregorio — Ventura — Vicini — Visocchi.

Sono in congedo :

Aubry.

Benaglio — Brizzolesi.

Campi.

D'Alì — Danieli — De Gennaro — De Luca — De Michetti.

Frugoni.

Indri.

Maraini — Mendaja — Morpurgo.

Raggio — Raineri — Rampoldi — Rasponi — Rienzi — Rizzetti.

Spirito-Beniamino.

Sono ammalati :

Abbate.

Badaloni — Bonomi.

Cicarelli.

Ginori-Conti.

Ottavi.

Pastore.

Rota Attilio.

Salandra — Silj.

Turco.

Assenti per ufficio pubblico :

Stoppato.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e della interpellanza presentate oggi.

LUCIFERO, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non riconosca ormai la necessità improrogabile di porre un freno ai proprietari e conduttori di automobili, nella loro rapida corsa nei centri abitati, terribilmente incorreggibili, di fronte a continue e sciaguratissime vittime umane.

« Eugenio Valli ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere per quali ragioni furono anche quest'anno, nella compilazione dell'orario estivo, sacrificati gli interessi di Torino e della regione piemontese.

« Casalini, Nofri, Morgari ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, per sapere se ritengano equo escludere dai benefici della tariffa n. 109-D, lo zolfo puro destinato alla viticoltura non considerandolo nella categoria dei « preparati anticrittogamici » a cui la sudetta tariffa si riferisce.

« Camillo Mancini ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della guerra, per sapere se ha dato ed in quale misura il bronzo per il monumento ad Anita Garibaldi.

« Leali ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quando verranno riattivati in Messina tutti gli uffici ed officine ferroviarie ivi esistenti.

« Di Sant'Onofrio ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri della guerra e del tesoro, per sapere se in occasione del cinquantenario della guerra del '59 non credano opportuno provvedere ad aumentare in qualche modo la pensione dei pochi superstiti e delle vedove di coloro che parteciparono a quella memoranda e gloriosa campagna per le armi italiane.

« Montù, Astengo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, se non reputi opportuno in occasione delle odierne feste commemorative del 1859, e doveroso per onorare i gloriosi avanzi di quell'epica campagna di istituire una speciale medaglia commemorativa da fregiarne con grande solennità militare i pochi superstiti di quella guerra.

« Montù ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se e come intenda conservare e continuare gli scavi del Pulo presso Molfetta.

« Pansini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se si intenda provvedere all'ampliamento della stazione ferroviaria di Foligno, che da molto tempo non risponde più al continuo incremento dei traffici specialmente per quanto riguarda il servizio dei viaggiatori.

« Fazi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per sapere se, dopo i recenti tumulti della stazione di Casalnuovo, intenda indurre l'ispettorato delle ferrovie di Napoli ad esaudire finalmente i desiderii di molti comuni per un provvido riordinamento del servizio ferroviario della linea Napoli-Nola-Baiano.

« De Nicola ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, sull'azione spiegata dal prefetto di Firenze nella recente lotta politica del quarto collegio di quella città.

« Muratori ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dell'interno, per sapere se intenda provvedere con speciali disposizioni legislative al miglioramento delle condizioni economiche e morali dei salariati dei Comuni, delle Opere pie, delle Provincie.

« Fazi, Montù ».

PRESIDENTE. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così pure la interpellanza, qualora il ministro interessato, entro il termine regolamentare, non dichiarerà di opporvisi.

La seduta termina alle 18,30.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

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

Modificazioni ed aggiunte alla legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private (5, 5-bis).

Discussione dei disegni di legge:

3. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910. (24)

4. Provvedimenti per l'istruzione superiore (67).

5. Maggiori assegnazioni nella parte ordinaria e in quella straordinaria del bilancio del Ministero della guerra (102).

6. Miglioramento economico dei professori delle scuole speciali e pratiche di agricoltura (56).

7. Modificazioni all'articolo 7 della legge 5 luglio 1908, n. 400, che approvò i ruoli organici del personale delle dogane dei laboratori chimici delle gabelle e delle tasse di fabbricazione (108).

8. Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 21,569.03 verificatesi nelle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1907-908 concernenti spese facoltative (11).

9. Conversione del Collegio Uccellis di Udine in educatorio femminile governativo (80).

10. Costituzione in comune della frazione di Rocca di Cave (145).

11. Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1908-909 (32).

12. Modificazioni alla legge 27 maggio 1875, n. 2779, sulle Casse di risparmio postali (94).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia