

XLII.

TORNATA DI VENERDÌ 4 GIUGNO 1909

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA

I N D I C E.

Anniversario della battaglia di Magenta (cinquantesimo)	Pag. 1894
CORNAGGIA	1894
FACTA, <i>sottosegretario di Stato</i>	1894
PRESIDENTE	1894
Commemorazione del senatore Albini.	1893
D'ORIA	1894
FASCE, <i>sottosegretario di Stato</i>	1894
PRESIDENTE	1894
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Modificazioni alla legge sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie	1902-14
BERTOLINI, <i>ministro</i>	1902-14-27
POZZI, <i>relatore</i>	1927
RUBINI.	1925
Domanda di procedere contro il deputato Leali (<i>Annunzio</i>).	1893
Interrogazioni:	
Linea Attigliano-Viterbo (fermata a Guado Francesco):	
DARI, <i>sottosegretario di Stato</i>	1895
LEALI	1895
Negato invio di telegrammi dalle leghe operaie di Cento al Presidente della Camera:	
BRUNELLI	1896
FACTA, <i>sottosegretario di Stato</i>	1896
MORGARI.	1896
PRESIDENTE.	1896
Direttore della scuola tecnica pareggiata di Viadana (F. Ferrari):	
BRUNELLI.	1897
CIUFFELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	1897-98
Ferma biennale:	
PRUDENTE, <i>sottosegretario di Stato</i>	1899
TREVES	1899
Materiale archeologico delle zone di Metaponto:	
CICCOTTI	1900
CIUFFELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	1899
Nuova città daziaria e stabilimenti industriali di Napoli:	
CICCOTTI.	1901
COTTAFI, <i>sottosegretario di Stato</i>	1900

Osservazioni e proposte:

Completamento di una Commissione:

DE MARINIS	Pag. 1933
Lavori parlamentari	1932-33

Relazioni (Presentazione):

Bilancio della guerra (PAIS-SERRA)	1913
Domanda di procedere al dibattimento contro il deputato Romano (LUCIFERO).	1931
Bilancio delle poste e telegrafi (TEDESCO, AUGLIA)	1931-32

Rinvio di un discorso 1931

La seduta comincia alle 14.10.

DA COMO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli Millelire Albini, di giorni 10; Salvia, di 6; per motivi di salute, l'onorevole Abbiate, di giorni 30; per ufficio pubblico, l'onorevole Landucci, di giorni 2.

(Sono concessuti).

Domanda di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha trasmesso una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Leali per ingiurie, minacce e lesioni colpose. (*Oh! oh!*) Sarà stampata, distribuita ed inviata agli Uffici.

Commemorazione del senatore Albini.

PRESIDENTE. Dalla Presidenza del Senato del Regno mi perviene la seguente lettera:

« Compio il doloroso ufficio di annunciare alla Eccellenza Vostra la morte dell'o-

norevole senatore conte Augusto Albini, avvenuta ieri in questa città.

« Le significo in pari tempo che il trasporto funebre della salma avrà luogo domani 5 corrente in forma privatissima per espressa volontà dell'estinto.

« *Il Presidente*

« Manfredi ».

Rispettando la volontà dell'estinto, non è il caso di sorteggiare alcuna Commissione di rappresentanza della Camera.

D'ORIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ORIA. Onorevoli colleghi, ieri qui in Roma, dove aveva consacrato gli ultimi, sempre fervidi, entusiasmi della vita e dell'ingegno allo studio dei problemi della tecnica navale ed alle speculazioni della scienza balistica, è morto l'ammiraglio Augusto Albini, che per due legislature rappresentò in questa Camera il collegio di Spezia. Consenta la Camera che, raccogliendo i cari ricordi e il rimpianto della città eminentemente marinara dove egli chiuse la sua carriera di brillante e valoroso marinaio ligure, io mandi un mesto e reverente saluto alla sua memoria, e, fidente, più che nella consuetudine gentile, nel sentimento dei colleghi, io li preghi d'inviare le condoglianze loro alla famiglia dell'illustre estinto. (*Approvazioni*).

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FASCE, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. A nome del Governo mi associo alle nobili parole pronunciate dall'onorevole D'Oria in memoria di quel forte marinaio che fu l'ammiraglio Albini. Come rappresentante di Genova poi, sento di interpretare il sentimento dei miei concittadini mandando un mesto e reverente saluto alla memoria del compianto ammiraglio. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. In nome di tutta la Camera mi associo alle parole dell'onorevole D'Oria, e metto a partito la sua proposta per l'invio di un telegramma di condoglianze alla famiglia del defunto ammiraglio Albini.

(*La proposta è approvata*).

Per il cinquantesimo anniversario della battaglia di Magenta.

PRESIDENTE. L'onorevole Cornaggia ha facoltà di parlare.

CORNAGGIA. Nei giorni decorsi la Camera ha commemorato alcuni gloriosi fatti

d'arme da cui si iniziò la liberazione della Lombardia, che fu la condizione prima all'inizio dell'unità e della libertà d'Italia.

Oggi ricorre il cinquantesimo anniversario della battaglia di Magenta, importantissima fra i fatti d'arme della fortunata campagna del 1859. Essa ha aperto agli eserciti liberatori le porte di Milano, esultante e sicura che le sue catene erano infrante per sempre.

In questo giorno vada il pensiero della Camera, memore e riconoscente, a quei prodi italiani e francesi, che, sui gloriosi campi di Magenta, hanno combattuto e vinto per la causa dell'indipendenza italiana. (*Vivissime approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il Governo non può non associarsi con sentimento di profonda commozione e riconoscenza alle nobili parole, pronunziate dall'onorevole Cornaggia.

La battaglia di Magenta segna una delle pagine più gloriose della nostra storia, e certamente nell'animo di tutto il paese è vivissimo il sentimento di riconoscenza, che va ai prodi, che su quei campi immortalano il nome d'Italia. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. La Camera italiana, la quale è interprete fedele della nazione, non può non associarsi ai nobili sentimenti espressi dall'onorevole Cornaggia e dall'onorevole rappresentante del Governo.

La giornata di Magenta fu glorioso inizio della liberazione della Lombardia, e sicuro presagio della totale redenzione d'Italia. (*Benissimo! Bravo!*)

Mando, in nome della Camera intera, un reverente saluto alla nazione sorella ed amica, che col sangue dei suoi generosi figli tanto contribuì alla causa della nostra indipendenza. (*Approvazioni*).

Ed in questa occasione dobbiamo affermare, ancora una volta, che l'Italia, risorta a nazione, non ha che un intento: quello di contribuire efficacemente al mantenimento della pace nel mondo, ed all'incremento della civiltà e del progresso umano. (*Vivissime, generali approvazioni*).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Leali al ministro dei lavori pubblici, « per sapere

se non creda far giustizia ai paesi di Bagnorea, Celleno, Roccabruna e Lubriano che da molto tempo chiedono una fermata a Guado Francesco sulla linea Attigliano-Viterbo che dalla Direzione generale delle ferrovie è stata loro sempre negata ».

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

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La domanda di questi comuni, onorevole Leali, ha dato luogo ad indagini diligenti per vedere se potesse essere accolta. Ho esaminato personalmente le risultanze di queste indagini, e le dichiaro che possono riassumersi in questi termini.

Dei quattro comuni, i due maggiori, Bagnorea e Lubriano, molto probabilmente non profitterebbero di questa nuova fermata.

Ella, che conosce bene i luoghi del suo collegio, sa che hanno più facile viabilità e più comoda comunicazione con gli scali di Orvieto e di Montefiascone, dai quali difficilmente si allontanerebbero. Restano gli altri due comuni indicati, ma questi hanno dato un movimento presso che trascurabile.

Di fronte a questo stato di cose non so come si giustificerebbe una spesa di una nuova fermata; e non solo la maggiore spesa costante di esercizio, ma quella più forte per l'impianto, che sarebbe sproporzionatamente grave, perchè nel posto dove dovrebbe costituirsi questa fermata la linea procede in trincea, per cui sarebbero necessari notevoli sbancamenti...

LEALI. L'ho visto nel disegno.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. ...per preparare il piazzale ai nuovi servizi e per ampliare l'attuale semplice casello e ridurlo ad ambienti destinati al pubblico ed agli uffici.

Ma, onorevole Leali, dall'istruttoria ho rilevato poi un altro elemento. La nuova fermata avrebbe per effetto necessario di deviare quel po' di traffico che ora è sulla linea Orte-Attigliano per attrarlo sullo Viterbo-Roma, che non appartiene all'esercizio di Stato, ma è esercitata dall'industria privata.

Non avremmo dunque alcun vantaggio, ed avremmo tutto danno: e per conseguenza, per quanto si sia posta buona disposizione nell'esaminare il desiderio di questi comuni, non è possibile per ora che il legittimo interesse dell'Amministrazione di Stato consenta una fermata, la quale ben lieve vantaggio recherebbe ai comuni, vantaggio sempre non

proporzionato alla spesa effettiva, e danno certo apporterebbe all'esercizio di Stato.

Non è questione di giustizia come è detto nell'interrogazione; gli è che un esercizio di Stato a base industriale, non tollera per ora, fino a che permangono queste condizioni, una spesa punto remuneratrice che non sarebbe perciò in alcun modo giustificata.

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

LEALI. Non rileverò tutti i dati di fatto che l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha portati in questa Camera. Dirò solo che per la piattaforma da farsi al ponte di Guado Francesco non vi sarebbe da fare che un semplice movimento di terra pochissimo costoso. Dovrei anche dire che Bagnorea e Lubriano, che l'onorevole sottosegretario di Stato dice essere i due paesi più importanti (per Bagnorea, vada, perchè è capoluogo di mandamento; ma Lubriano è molto al disotto di Celleno e Roccabruna) sono molto distanti dagli scali di Orvieto e di Montefiascone.

Inoltre la strada è in salita; e per conseguenza le merci debbono subire un trasporto più costoso, che sarebbe evitato qualora ci fosse una fermata a Guado Francesco.

L'onorevole sottosegretario di Stato dice poi che di questa fermata si avvantaggerebbe la linea Viterbo-Roma. Ma, onorevole sottosegretario di Stato, comperatela quella linea, fatela vostra, incorporatela nella vostra grande rete di Stato, ed allora non perderete il traffico ad essa relativo e avvantaggerete i contribuenti che di essa si serviranno! Perchè voi verreste a perdere poche migliaia di lire, volete che il povero contribuente (a cui si leva la pelle, diciamo la verità)... (*ilarità*)... non si avvantaggi di quel piccolo tratto?

Per tutte queste considerazioni, e per altre che non faccio per non tediare inutilmente la Camera, debbo dire all'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, a cui voglio molto bene, (*Si ride*) che mi dichiaro insoddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Brunelli, Morgari, Beltrami, Ettore Mancini, Giacomo Ferri, Treves, Calda, Casalini, Bissolati, al ministro dell'interno, «sul divieto opposto dal sottoprefetto di Cento all'invio di innocui telegrammi diretti al Presidente della Camera dalle Leghe operaie del circondario ».

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

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Mi sembra che l'interrogazione dell'onorevole Brunelli e degli altri colleghi, si riferisca ad una questione che venne trattata in occasione della recente discussione sul bilancio dell'interno, a proposito della quale fece dichiarazioni esplicite l'onorevole presidente del Consiglio. Se è così, non ho che da riferirmi a quelle dichiarazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunelli.

BRUNELLI. È verissimo: la questione fu trattata nella discussione del bilancio dell'interno ed ebbe risposta dallo stesso ministro. Sicchè non ho ragione di chiedere altro.

PRESIDENTE. Mi permetta la Camera che io prenda occasione da questa interrogazione per fare una dichiarazione.

Quasi quotidianamente mi giungono telegrammi, stampati, scritti, che si possono dividere in varie categorie: alcuni riguardano disegni di legge che sono in esame, ed io, con larghezza d'interpretazione, li considero come petizioni, e li mando alle relative Commissioni; altri invece sono quasi sempre proteste per questioni d'indole locale, o d'interesse personale, per le quali si chiede l'intervento del Presidente della Camera...

Voci. E che c'entra il Presidente? (*ilarità*).

PRESIDENTE. Appunto... il Presidente non c'entra affatto; ma purtroppo è molto frequente il fatto, al quale accenno. Ora io mi raccomando a tutti gli onorevoli colleghi, e specialmente a quelli che hanno più frequente contatto con le popolazioni, perchè mi aiutino a far cessare l'inconveniente.

È una questione, quasi direi, di educazione politica. È necessario, cioè, che meglio si conosca e comprenda nel Paese, che il Presidente, per le delicate funzioni del suo ufficio, deve tenersi al di sopra e al di fuori d'ogni particolare competizione. E a tale scopo egli non può, nè deve, dare autorità a comunicazioni prive di qualsiasi autenticità, e non poche volte persino apocrife; e non può, nè deve, come invece si pretenderebbe con domande d'interessati, appoggiare questo o quel disegno di legge, o intervenire a sollecitarne la presentazione. Bisogna insomma trovare rimedio ad uno stato di cose, che risponde ad una educazione politica inferiore. (*Vive approvazioni*)

MORGARI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ma io non ho alluso a lei; ho fatto una dichiarazione generica.

MORGARI. Chiedo di parlare. Perchè vuole impedirmelo? Io insisto.

PRESIDENTE. Ma su che cosa vuol parlare? Ella non è l'interrogante.

MORGARI. Sulla dichiarazione che ella ha testè fatto.

PRESIDENTE. Sta bene. Ma mi pareva che ella avesse annuito, riconoscendo giuste le mie parole.

MORGARI. Ella però ha parlato di inferiore educazione politica; ed io non accetto questa taccia, data a coloro che hanno spedito a lei settecento telegrammi invocanti provvedimenti...

PRESIDENTE. Io non ho dato simile taccia a nessuno!

MORGARI. Ella ha detto che si tratta di una prova di inferiore educazione politica. Ora questo giudizio applicato a settecento Leghe di lavoratori che le hanno spedito telegrammi, non l'accetto e protesto...

PRESIDENTE. Io non ho ricevuto niente! Ella è assolutamente in errore. Della sostanza di questa interrogazione, io non so nulla! *nec verbum quidem!*

Non ho ricevuto niente, ripeto; ho parlato di costumi in generale. Questo è quello che ho detto; e la sua protesta non ha alcuna ragione. Io non sono entrato nel merito dell'interrogazione, della sostanza della quale si è parlato discutendosi il bilancio dell'interno; ma ne ho preso occasione, solo perchè accennava a telegrammi inviati al Presidente (sebbene a lui ignoti perchè trattenuti), per raccomandare ai colleghi di fare intendere nei singoli loro collegi come il Presidente non possa essere il tramite delle loro richieste, nè possa curarsi di cose che riflettono questioni d'indole locale, o raccomandazioni d'indole personale, o proteste per pretese denegazioni di giustizia da parte di magistrati, e così via.

La sua protesta dunque non ha ragione di essere!... altrimenti ella dimostrerebbe di non avermi compreso!

Andiamo avanti!

Segue l'interrogazione dell'onorevole Brunelli al ministro dell'istruzione pubblica « sulla sospesa esecuzione del decreto col quale si riammetteva il professore Fortunato Ferrari nella direzione della scuola tecnica pareggiata di Viadana ».

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

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Il professore Ferrari era insegnante e direttore della scuola tecnica di Viadana, scuola comunale pareggiata, che non dipende direttamente dal Ministero dell'istruzione pubblica. Egli è stato sempre un elemento perturbatore di quella scuola, che non ha avuto più nè pace nè bene da quando egli v'è entrato come direttore. (*Commenti*).

Venne condannato per vilipendio a un sacerdote nell'esercizio del suo ministero ed allora fu ammonito; in seguito, per sue intemperanze e partigianerie, delle quali faceva campo anche la scuola, fu sospeso dall'ufficio di direttore.

La sospensione fu mutata in censura, ma poi il municipio, pur lasciandolo insegnante in quella scuola, licenziò il Ferrari dall'ufficio di direttore nel quale aveva fatto così cattiva prova.

Avendo egli ricorso contro il licenziamento, il Ministero, sopra conforme avviso della sezione del Consiglio superiore per le scuole medie, ritenne che non avesse compiuto il triennio di prova, e che quindi avesse diritto di ultimarla.

Comunicato questo decreto ministeriale al prefetto, che è presidente del Consiglio provinciale scolastico, il prefetto, per poterlo eseguire, chiese al Ministero che il decreto stesso fosse completato con l'indicazione precisa della scadenza del triennio di prova; e, facendo questa domanda, avvertì inoltre che le condizioni della scuola, a causa del dissidio irreconciliabile del professor Ferrari, direttore, con tutti gli altri insegnanti, dal primo all'ultimo, non solo, ma anche con l'amministrazione comunale di Viadana, erano tali che la riammissione di lui avrebbe prodotto lo sfacelo della scuola medesima.

V'era quindi da definire una questione legale e una di fatto. Il Ministero se ne dovette preoccupare, e prima di dare altri ordini, volle verificare nel modo più completo e preciso come veramente fossero le cose, e mandò sopra luogo, recentemente, un ispettore centrale, che per i suoi precedenti e per la sua esperienza, è assolutamente superiore ad ogni sospetto di parzialità o di scarsa cura nella inchiesta affidatagli.

L'inchiesta che, come ho detto, è stata

eseguita con ogni scrupolo, e con la maggiore attenzione e serenità, ha dato risultati disastrosi per il direttore, il quale, per i suoi errori e per le sue colpe, non solo ha alienato da sè le autorità scolastiche e l'amministrazione comunale, ma anche gli insegnanti che furono da lui attaccati ed offesi in malo modo, e che perciò non solo non lo vogliono più come direttore ma con lui non conservano più nemmeno le relazioni personali.

Di fronte a questo grave stato di cose, il Ministero deve ora riprendere in esame la questione per vedere quali provvedimenti definitivi convenga adottare nell'interesse della scuola e della giustizia.

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

BRUNELLI. Le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato non diminuiscono affatto la mia persuasione che siamo di fronte ad un vero caso di persecuzione politica.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Chiedo di parlare.

BRUNELLI. E a dimostrarlo bastano le date e i dati di fatto. La nomina del professor Ferrari a direttore della scuola tecnica di Viadana per il quadriennio 1905-1909 avvenne il 16 ottobre 1905, malgrado l'opposizione della minoranza, rappresentata allora in Consiglio comunale da quello che diventò poi sindaco di Viadana.

Il prefetto provocò il parere del Consiglio provinciale scolastico ed il Ministero, malgrado la deliberazione contraria di questo Consiglio, ratificava la nomina, immettendo il professor Ferrari nella sua carica.

Il 10 maggio 1907 fu sciolto violentemente il Consiglio comunale di Viadana ed il primo atto del commissario regio, esecutore della volontà di chi si apprestava a conquistare il comune, fu la sospensione del professor Ferrari per accuse che la più rigorosa inchiesta dimostrò infondate, tanto è vero che il Consiglio superiore dell'istruzione per le scuole medie infliggeva semplicemente al professor Ferrari la censura per l'accusa di aver pagato del suo la tassa a qualche scolaro povero.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Non è assolutamente vero.

Come vuole che il Consiglio superiore infliggesse la censura per un atto di generosità?

La censura fu data al professor Ferrari per le sue mancanze e non per altro.

BRUNELLI. Le ripeto che la censura fu inflitta appunto per il fatto di aver pagato le tasse scolastiche, essendosi interpretato quest'atto come favoritismo verso i figli di suoi amici socialisti.

Il Ministero, accogliendo il parere della Giunta superiore dell'istruzione pubblica, con decreto 28 gennaio 1908 reintegrava il professor Ferrari nel suo ufficio e rigettava il ricorso interposto dal Comune, ricostituendosi con elementi avversi al professor Ferrari.

Il professore però, in seguito a queste vicende, veniva reintegrato soltanto il 17 settembre 1908 ma solo per quattordici giorni, perchè il 4 marzo 1908 il Consiglio comunale lo aveva licenziato per compiuto triennio, mentre egli aveva diritto di rimanere pel quadriennio.

Contro il licenziamento ricorse ancora il professor Ferrari, ed il prefetto portò in lungo le cose fino a che soltanto il 28 dicembre 1908 la sezione della Giunta superiore delle scuole medie potè occuparsi di questa nuova fase della persecuzione, su cui però dette parere favorevole al Ferrari, accettando il ricorso.

E allora nuovamente il Ministero, con decreto 18 novembre 1908, reintegrava il professor Ferrari nel suo posto; ma poi il prefetto per ragioni politiche e di ambiente (il sindaco minacciava persino le dimissioni) rimandò il decreto al Ministero dicendo che eran venuti alla luce fatti nuovi, i quali però devono essere stati molto incerti, devono aver consistito in vecchie accuse o in nuove del genere delle vecchie, in quanto che il Ministero dapprima non seppe prendere nessun provvedimento e soltanto alla fine di marzo mandò un ispettore per una inchiesta.

Di tale inchiesta, condotta con molta unilateralità, il professor Ferrari non ha saputo che una sola cosa, che cioè egli non può essere reintegrato nel suo ufficio per il dissidio scoppiato tra lui e tutte le autorità comunali e provinciali ed i professori da lui dipendenti; dissidio naturalmente provocato dalla necessità in cui si trovava il professor Ferrari, di difendere i propri interessi e la propria dignità.

Taluni professori suoi dipendenti per riconoscerli l'autorità dovutagli pretendevano che egli deplorasse articoli pubblicati da un giornale di Mantova, nel quale si

biasimava la persecuzione fatta al professor Ferrari con allusioni a qualcuno di essi, che si riteneva corresponsabile di queste persecuzioni.

Io credo, che se il Ministero vorrà persistere nella lodevole resistenza fatta sinora, la quale prova che tutte le accuse fatte al professor Ferrari non hanno serio fondamento, tanto che per tre volte il Ministero lo ha reintegrato, due cose può fare: o fare eseguire il decreto o revocarlo, dicendo chiare e nette le ragioni della revoca, per modo che il professor Ferrari, ricorrendo alla Quarta Sezione del Consiglio di Stato, o a qual altro tribunale crederà meglio, possa tutelare i suoi interessi. Facendo diversamente, il Ministero si renderebbe complice di una persecuzione tutta locale, della quale il prefetto si è fatto patrono.

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

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Per dimostrare come sia lontana da ogni fondamento di verità l'accusa che il Ministero abbia agito per ragioni politiche, mi basta far conoscere all'onorevole Brunelli i risultati dell'inchiesta, che è stata fatta da poco tempo, dopo le elezioni politiche, perchè non si sospettasse che avesse un qualsiasi scopo elettorale. Le indagini riguardo al professor Ferrari, che ella generosamente difende, sono tali che io non ho che da accennarle, per dimostrare come siano giusti gli apprezzamenti poco benevoli, che le autorità scolastiche fanno di lui.

Dunque, le indagini a carico del professor Ferrari hanno posto in luce:

1° che fuori e dentro la scuola coi suoi alunni ed in presenza dei medesimi, il professor Ferrari aveva sostenuto discussioni e fatto discorsi non convenienti all'ufficio suo di pubblico educatore;

2° che, tentando di eludere la buona fede del provveditore, aveva sottoposto alla sua firma un verbale nel quale, mentre si faceva appena cenno dell'opera degli altri professori, si tessevano esagerati elogi del Ferrari, svisando quanto il provveditore aveva detto;

3° che con loschi intrighi, e per semplice risentimento personale o per basso calcolo, aveva tentato di sbarazzarsi dell'insegnante di francese;

4° che cacciò dalla scuola alcuni alunni ritardatari nel pagamento della tassa, per-

chè avevano rifiutato di firmare un indirizzo in sua difesa, mentre trattamento del tutto diverso usò agli altri ritardatari che avevano firmato; (*Oh! oh!*)

5° che in un impeto d'ira dissennata, ad una delle bambine non firmatarie dell'indirizzo, aveva perfino rimproverato in pubblica scuola un omicidio commesso in gioventù dal padre (*Oh! oh!*), rivelando così a quella poveretta una macchia paterna che la pietà dei congiunti le aveva fin lì nascosta. (*Oh! oh! — Rumori.*)

Io non vado avanti perchè mi pare che la Camera ne abbia abbastanza per vedere come siamo ben lontani dal campo politico, a cui accennava l'onorevole Brunelli. (*Approvazioni.*)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Treves, Morgari, Beltrami, Musatti, De Felice-Giuffrida, Ettore Mancini, Cavallari, Bocconi, Podrecca, Montemartini, Turati, Andrea Costa, Prampolini, Giacomo Ferri, Comandini, Casalini, Brunelli, Calda, Berenini, Cermenati, Faustini, al ministro della guerra « per sapere se intenda presentare un disegno di legge sulla ferma biennale ».

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

PRUDENTE, *sottosegretario di Stato per la guerra.* Rispondo agli onorevoli interroganti che il Ministero ha deciso di presentare quanto prima alla Camera un disegno di legge relativo alla ferma biennale. (*Vive approvazioni.*)

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

TREVES. La mia interrogazione non aveva precisamente altro scopo che quello di essere uno svegliarino. Sarei felice di potere accettare, con le stesse approvazioni che da molte parti sono partite, le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato. Ma in questa materia ricordo che la storia delle promesse è eguale alla storia delle speranze mancate, ricordo che sino dal principio del 1907 il Parlamento attende la proposta sulla ferma biennale, proposta legata all'attuazione dell'ampliamento dell'obbligo militare.

L'ampliamento dell'obbligo militare è stato attuato dalla legge dell'anno scorso, ma la riduzione della ferma l'aspettiamo ancora. Oggi l'onorevole sottosegretario di Stato dichiara che a brevissimo termine sarà presentato un disegno di legge; il giorno in cui ciò avverrà io mi dichiarerò soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Ciccotti, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se e in che modo intenda evitare che venga abusivamente scavato e continuamente manomesso il materiale archeologico della zona di Metaponto ».

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

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica.* Io non ho ragione di tacere all'onorevole interrogante come sia pur troppo vero che nell'Agro di Metaponto e quasi in tutto il territorio della Magna Grecia avvengono scavi clandestini ed abusivi con dispersione della preziosa suppellettile archeologica. Replicatamente il Ministero d'istruzione ha richiamato su questi fatti l'attenzione dei funzionari locali, delle prefetture e dei carabinieri, e per sua parte ogni qual volta gli viene segnalato uno di questi abusivi scavatori, non tralascia di denunciarlo all'autorità giudiziaria e di provvedere al sequestro degli oggetti.

Infatti di recente essendosi saputo che si spezzavano, per farne materiale da costruzione, blocchi di antiche fondazioni, lapidi, colonne e capitelli provenienti dal Tempio di Apollo Licio in Metaponto, il Ministero dette ordine telegrafico al prefetto di Potenza di far sospendere immediatamente quell'opera di distruzione, deferendo il proprietario all'autorità giudiziaria per violazione di legge. E il prefetto ha assicurato che le clandestine escavazioni sono state sospese e che regolare contravvenzione è stata elevata a carico del colpevole della distruzione di quegli avanzi.

La vigilanza sulla zona archeologica di Metaponto era affidata in passato ad un custode che ha sempre compiuto il suo dovere con scrupolo e solerzia, ma che certo non poteva bastare.

Attualmente dell'Agro di Metaponto e della sorveglianza sulle antichità Metapontine si occupa con particolare cura il dottor Quagliati, direttore del museo nazionale di Taranto, e della diligenza e capacità di questo funzionario come dalla sua diretta e vicina sorveglianza se ne avrà giovamento anche in rapporto alla repressione degli scavi clandestini.

In virtù poi della nuova legge del 1907, che ha la sua applicazione nel triennio in corso, sarà istituita una nuova soprintendenza archeologica per la Calabria e la Ba-

silicata che dovrà avere la sua sede definitiva a Reggio, ma che provvisoriamente, e sinchè non siasi dato riparo alle conseguenze del recente disastro, verrà destinata a Catanzaro. Questo nuovo ufficio, che avrà la sua giurisdizione su quasi tutta la costa del Jonio, gioverà anche a migliorare le condizioni dei monumenti e dei resti metapontini.

Mi è poi grato soggiungere che il Ministero ha più volte espresso l'intendimento di mandare innanzi l'esplorazione sistematica governativa di tutta la Magna Grecia: tale esplorazione è già stata iniziata nell'anno decorso dal chiarissimo professor Orsi in Locri e, sospesa quest'anno in seguito al disastro della Calabria, verrà fra breve ripresa e portata innanzi colla maggiore possibile sollecitudine.

Io spero che fra non molto tempo si possano intraprendere regolari ricerche anche per Metaponto a cura del Governo.

Intanto il Ministero, come ho detto, fa tutto quanto gli è possibile per impedire scavi clandestini e dispersioni e distruzioni che mi permetto di chiamare barbariche. Esso confida di avere, come in passato, l'efficace cooperazione delle autorità governative e locali, ma io non posso tacere che per quanto i funzionari e gli agenti prestino opera solerte, trattandosi di zone vastissime, di luoghi talvolta remoti dagli abitati e dalle vie di comunicazione, non si può sempre riuscire ad impedire che sieno dispersi, trafugati o distrutti avanzi storici ed artistici se gli stessi cittadini, almeno i più colti e civili, non si mostrano rispettosi e curanti di queste antiche e preziose memorie della nostra terra.

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

CICCOTTI. Se, come l'onorevole sottosegretario di Stato ha detto, si è applicata la sanzione della legge del 1902, debbo sotto questo rapporto, dichiararmi soddisfatto; e sono lieto anche che, come mi assicura, si vorrà fare in quel luogo, che davvero merita una simile cura, una vera esplorazione archeologica.

Aspetto che, in tempo non lontano, porti in attuazione queste promesse.

Ma anche senza l'idea di essere aspro censore, debbo osservare che in questo caso non si trattava di uno di quegli scavi o manomissioni sporadiche che difficilmente si possono sorvegliare. Il proprietario che ha commesso questa volta la manomissione del

materiale archeologico, ha scavato nientemeno che duemila metri cubi di materiale.

Ora lo scavo di duemila metri cubi non si fa in breve tempo, nè copertamente, e quindi il Governo avrebbe potuto essere avvertito e intervenire, tanto più che questi scavi, fatti in prossimità del tempio di Apollo Licio, sono in un luogo che facilmente si può sorvegliare, in prossimità della stazione ed anche in prossimità della zona dove si eseguono le bonifiche. Anzi, eseguendosi le bonifiche, è stata messa allo scoperto una parte della cinta delle mura di Metaponto; e ciò dovrebbe incitare il Governo a procedere subito oltre negli scavi.

Ma io aspetto che si realizzino le promesse dell'onorevole sottosegretario di Stato; e, nel caso che ciò non avvenga, tornerò ad insistere.

PRESIDENTE. Segue l'altra interrogazione dell'onorevole Ciccotti al ministro delle finanze « sull'applicazione dell'articolo 5 della legge 8 luglio 1904, n. 351, in rapporto agli stabilimenti industriali di Napoli aperti od ampliati secondo le prospettive di quella legge e non compresi poi nella zona aperta ».

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

COTTAFVI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. La legge 8 luglio 1904, n. 351 fra gli altri provvedimenti escogitati per il risorgimento economico della città di Napoli, stabilì all'articolo 5 che la cinta daziaria venisse ristretta entro l'anno 1908 dal lato orientale, per creare una zona industriale nelle vicinanze immediate della città.

Le proposte per delimitare il nuovo tracciato della linea daziaria furono accuratamente studiate e concretate da un'apposita Commissione, nella quale, coi delegati governativi, figuravano i rappresentanti del municipio di Napoli, della Camera di commercio ed arti e del ceto industriale e commerciale; e, confermate successivamente dal Consiglio comunale, furono accettate integralmente e senza modificazione alcuna, dall'Amministrazione finanziaria, la quale pertanto, nell'emanare il regio decreto 14 giugno 1908, n. 270, che delimitò la nuova cinta e nel compiere tutti i lavori necessari pel nuovo tracciato (in effetti attuato col 1° gennaio 1909), non fece che attenersi strettamente ai desiderî ed ai voti

manifestati in proposito dagli enti locali interessati.

Un secondo scopo ebbe il citato articolo 5 della legge 8 luglio 1904; quello, cioè, di conservare agli opifici industriali, esistenti entro cinta al momento della sua promulgazione e che per effetto della nuova delimitazione della cinta stessa sarebbero passati a far parte della zona aperta, lo stesso trattamento daziario delle fabbriche che sarebbero rimaste entro cinta e cioè l'esenzione del dazio per introdurre in città i loro prodotti.

Volle cioè che gli opifici e gli stabilimenti industriali già esistenti nella cinta nel 1904 e che ne sarebbero stati estromessi con la restrizione progettata, non avessero a subire alcun nocumento o maggiore gravanza daziaria, e che perciò potessero continuare a produrre e ad introdurre entro cinta, ed in esenzione da ogni dazio, quei prodotti e generi, che le fabbriche similari entro cinta producono e smerciano senza pagamento del dazio consumo appunto perchè li fabbricano dentro di essa.

E anche a tale parte della legge fu data piena ed integrale esecuzione dall'Amministrazione finanziaria col regolamento 14 maggio 1908, n. 268, il quale fissa le norme e le garanzie da osservarsi per l'applicazione del principio sancito dall'articolo 5 della legge 8 luglio 1904.

Concludendo, l'Amministrazione finanziaria ritiene di aver data completa ed esatta esecuzione all'articolo di legge testè ricordato; nè crede che da parte sua siavi alcun altro provvedimento da prendere.

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

CICCOTTI. Debbo, con mio rincrescimento, rilevare che mi aspettavo una risposta molto più larga ed equa da parte del Governo; ma, forse, coll'onorevole sottosegretario di Stato non ci siamo intesi sul vero punto della questione.

L'articolo 5 della legge su Napoli, legge che si proponeva di favorire lo sviluppo industriale di Napoli, prevedeva questo caso: che, venendosi a modificare l'estensione della cinta daziaria, alcuni opifici compresi nell'ambito della cinta stessa, ne rimanesero esclusi. In caso diverso si sarebbero trovati in una condizione sfavorevole, perchè, per usufruire del loro principale mercato, vale a dire di Napoli, sarebbero andati soggetti al dazio su tutte le merci da loro prodotte, dazio che prima invece si percepiva soltanto

sul materiale grezzo, introdotto negli opifici rimasti nell'interno della cinta daziaria. Ora la legge è stata intesa, da questo punto di vista, in una maniera soverchiamente fiscale; e soprattutto le si è data una interpretazione che filologicamente e giuridicamente non si può ammettere per quegli stabilimenti che presentemente si trovano nel caso preveduto dal secondo capoverso dell'articolo 5.

Un caso specifico (mi permetterò di esemplificare la cosa per renderla più chiara) è quello dello stabilimento Pedersoli, forse il maggiore ma non il solo degli stabilimenti in questione. Varie centinaia di operai che vi erano impiegati si trovano ora in massima parte disoccupati, giacchè il proprietario ha creduto di dover chiudere lo stabilimento dopo l'interpretazione che si è data all'articolo della legge che ho menzionato.

Il Pedersoli aveva uno stabilimento nell'interno della cinta daziaria. Per ragione d'igiene pubblica ed anche per ampliarlo, lo stabilimento stesso fu trasferito ai Granili. E fu trasportato ai Granili nel 1906: cioè nell'intervallo che corse tra la legge del 1904 e la determinazione della nuova cinta daziaria, circoscritta solo nel 1908. Ora, quando venne determinata la nuova cinta daziaria, il Pedersoli domandò d'usufruire del beneficio della legge, e gli si rispose che egli non poteva usufruirne, perchè la franchigia era dovuta solo agli stabilimenti che esistevano all'atto della promulgazione della legge 1904; e si voleva considerare come estraneo agli effetti della legge l'ampliamento fatto presso i Granili...

COTTAFVI, sottosegretario di Stato per le finanze. Scusi se l'interrompo. Io non ho voluto portar qui un caso specifico, come quello del Pedersoli, perchè ella non potesse dire: io nella mia interrogazione mi sono riferito a un caso generico; e perchè mi risponde sopra un caso specifico? Ma, poichè ella parla del caso specifico, le dichiaro che l'amministrazione, a proposito dello stabilimento del Pedersoli, ha disposto perchè s'applichino benevolmente le disposizioni del regolamento.

CICCOTTI. Prendo atto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, ma dichiaro che il caso dello stabilimento Pedersoli non rifletteva un caso d'interesse individuale; tanto vero, che se ne sono occupati il comune e la Camera di commercio, e l'argomento ha formato oggetto di

discussione sui giornali. Citavo il caso dello stabilimento Pedersoli perchè è tipico. Ma voglio, invocando quell'esempio, chiarire la interpretazione che si deve dare alla parola della legge: perchè vi sono altri stabilimenti che si trovano nelle medesime o analoghe condizioni; e, come mi sono occupato di un caso, m'occupo degli altri.

Ora l'interpretazione fiscale che si voleva dare alla parola *attualmente*, è stata che dovessero godere della franchigia solo gli stabilimenti che esistevano nella cinta daziaria e che se ne sono trovati estromessi nel 1904. Questa è una interpretazione che non va...

COTTAFI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Si è modificata.

CICCOTTI. ...perchè, evidentemente allora non si sapeva nè si poteva sapere in che senso dovesse correre la cinta daziaria e quale precisamente dovesse essere la zona aperta; non si poteva prevedere quello che non era stato punto determinato. Ma giacchè l'onorevole sottosegretario mi dà formale assicurazione in proposito, ne prendo atto, augurandomi di vederla confermata dai fatti.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Pecoraro ai ministri dell'interno e di grazia e giustizia « sul contegno del presidente dell'assemblea dei presidenti nelle recenti elezioni amministrative di Palermo e sul fatto della violenta ed arbitraria espulsione dalla sala di un elettore che esercitava il suo diritto di controllo e di protesta ».

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

Così pure, non essendo presente l'onorevole Samoggia, s'intende ritirata la sua interrogazione al ministro delle finanze « sulle pretese eccessive che si avanzano per rinnovazione del contratto trentennale per la concessione d'acqua di irrigazione al consorzio di Cigliano e paesi vicini (Novara) ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Tripepi al ministro delle poste e telegrafi « per sapere quali provvedimenti siano stati adottati per mettere in grado i portatori dei libretti di risparmio dispersi o i loro eredi di venire in possesso delle somme risparmiate ».

Ma non essendo presente l'onorevole Tripepi questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Casalini al ministro dell'istruzione pubblica.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. D'accordo con l'onorevole Casalini, prego l'onorevole Presidente e la Camera di rimettere a martedì prossimo questa interrogazione e la seguente, entrambe rivolte al ministro della pubblica istruzione.

PRESIDENTE. Sta bene.

È così esaurito il tempo assegnato alle interrogazioni.

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.**

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

Non essendovi altri oratori iscritti nella discussione generale l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. (*Segni d'attenzione*). Io grandemente mi compiaccio per la discussione così ampia, competente e serena che il disegno di legge da me presentato ebbe l'onore di provocare in quest'aula. Rendo vive grazie a tutti i colleghi che presero la parola per lo studio profondo che essi ne hanno fatto. E sono loro particolarmente riconoscente per le espressioni benevoli per me, di cui mi furono cordialmente larghi.

Era ragionevole che alcuni di essi (ed accenno in particolar modo all'onorevole Nofri, del quale in parecchi punti ho apprezzato il discorso sereno e meditato) era ragionevole (dico) che alcuni degli oratori entrassero a considerare in tutta la sua essenza organica l'azienda ferroviaria dello Stato.

Ma l'onorevole Nofri mi consentirà di non discutere punto per punto, nè il giudizio suo sulla deficienza dell'ordinamento presente, nè l'indirizzo che egli vagheggia pel futuro. Mi limiterò pertanto a dire molto succintamente il pensiero mio sulla autonomia dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Già questa parola « autonomia » è una parola alquanto disgraziata, perchè è desti-

nata per lo più a significare una cosa essenzialmente diversa dal suo significato letterale.

Ora questa discordanza appare maggiore rispetto alla autonomia ferroviaria, perchè, (siamo pratici) autonomia vera, ossia facoltà di regolarsi secondo il proprio talento, non si può concedere, se non quando vi sia responsabilità economico-finanziaria correlativa, cioè in quanto chi ha preso le decisioni sopporti in persona propria o nelle persone di coloro che lo hanno eletto o delegato (e che non possono lamentarsi delle malefatte sue) le conseguenze finanziarie ed economiche della decisione. Ma quando ciò non si verifica, quando è iperbolicamente assurdo, come per le ferrovie, che gli amministratori loro sostengano in alcun modo le conseguenze finanziarie del loro operato, l'autonomia non può essere che molto, ma molto relativa.

Pertanto l'autonomia nel caso dell'ordinamento delle ferrovie dello Stato, come di altri istituti dello Stato che hanno qualifica di autonomi, consiste soltanto in una delegazione di poteri agli amministratori, nella facoltà di esplicare le funzioni loro con una libertà, con una discrezione più ampia di quella concessa in via normale a funzionari dello Stato.

Ora, presa l'autonomia in questo senso ristretto, che è l'unico pratico, ella, onorevole Nofri, non potrà negarmi che l'autonomia della amministrazione delle ferrovie dello Stato esiste fin dove è ragionevole, fin dove è possibile in un reggimento democratico-parlamentare quale è il nostro. Nel campo tecnico la libertà di azione dell'amministrazione è grande; essa incontra dei limiti solo quando importi una vera responsabilità politica. Così è nel campo disciplinare, fino a che non siano in gioco quistioni di principio od alti interessi d'ordine pubblico.

Nel campo finanziario, integrando le precedenti disposizioni in materia, questo disegno di legge dà all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato tutta l'autonomia che può ragionevolmente desiderare, perchè, da una parte, le assicura minimi irriducibili per la conservazione e per la rinnovazione del suo patrimonio e, dall'altra, le assegna, in un modo automatico, dei fondi per le spese straordinarie patrimoniali.

L'onorevole Nofri qualificò l'ordinamento attuale delle ferrovie di Stato come un or-

dinamento ermafrodita, ossia, a dirlo più pudicamente, ibrido.

Veda, onorevole Nofri, io sono inclinato all'ecclettismo e nutro una grande diffidenza contro le soluzioni radicali in un senso o nell'altro. E per conseguenza credo che, per effetto di assestamenti pratici, noi siamo arrivati, per l'azienda delle ferrovie di Stato ad un ordinamento relativamente soddisfacente, perchè contempera gli opposti indirizzi, la cui intemperanza non sarebbe tollerata nè dalle condizioni nostre di vita pubblica, nè dal buon senso del paese; quel buon senso che è qualche cosa di diverso dal senso comune.

In quanto al ministro tecnico delle ferrovie, che anche l'onorevole Daneo nel suo succoso discorso ha vagheggiato, io mi permetto di crederlo un'utopia: una utopia, ben inteso, come ordinamento permanente, perchè non nego la possibilità di attuare un simile ordinamento domani; ma siano sicuri i miei egregi colleghi che, attuato domani, sarebbe indubbiamente distrutto posdomani, e si otterrebbe questo pessimo risultato, di non avere più un tecnico, ma invece un uomo politico a capo dell'amministrazione.

L'onorevole Rubini, alla sincerità ed alla competenza del cui discorso io rendo amplissimo omaggio (e lo posso fare tanto più liberamente, quanto è più aspro il dissenso tecnico fra noi) a proposito dell'ordinamento delle ferrovie di Stato, ha nella sua relazione (e mi pare anche nel suo discorso) lamentato che nel 1905 si sia fatta *tabula rasa* di tutto l'ordinamento preesistente. Questo suo lamento si collega al proposito, che allora pure era stato nella mente del Governo, di lasciare intatto per qualche tempo l'ordinamento sociale delle tre reti, limitandosi a sostituire commissari regi ai direttori ed ai Consigli d'amministrazione delle singole società.

Naturalmente io non ho alcuna responsabilità di ciò che fu fatto del 1905; ma, per amore di esattezza storica, rilevo come, precisamente dalla relazione dell'onorevole Rubini del 30 giugno 1904, sia originata, passando poi nei successivi disegni di legge, la proposta di un cambiamento radicale per ordinare l'esercizio di Stato sulla base di quelle circoscrizioni compartimentali che richiedevano necessariamente, per la loro attuazione, di fare *tabula rasa* dell'ordinamento esistente. Nè alcuno sollevò obiezioni o suggerì temperamenti quando, a

Camera aperta, in applicazione della legge 22 aprile 1905, fu pubblicato il regio decreto del 15 giugno 1905 che stabiliva le direzioni compartimentali.

Del resto, per non fare *tabula rasa*, si sarebbe dovuto conservare, accanto alla nuova direzione generale di Roma, gli uffici delle Direzioni generali della Mediterranea a Milano e dell'Adriatica a Firenze, nonché le Direzioni di esercizio di Torino e di Napoli, della Mediterranea e quella di Palermo della Sicula, oltrechè sezionare tutti gli uffici della rete Adriatica, perchè non s'era concluso il riscatto delle ferrovie Meridionali.

Quasi tutti gli oratori, seguendo quanto l'onorevole Rubini, relatore della minoranza, aveva già esposto nella sua relazione, hanno criticato, e aspramente criticato, l'ordinamento nuovo dato ai compartimenti col decreto 12 marzo 1908, del quale ho la responsabilità ed intorno a cui, prima ancora che fosse emanato, intrattenni la Camera, delineandone gli scopi e le disposizioni principali.

Quell'ordinamento fu definito un « decentramento accentrato »; ed anche a tale proposito per quello eclettismo, per quella sfiducia contro le soluzioni estreme, di cui ho fatto cenno, avviene che io (pur avendo nella letteratura recente intorno alla questione del decentramento e dell'accentramento la responsabilità di qualche centinaio di pagine stampate) finisca col credere che la qualifica di « decentramento accentrato » sia il migliore elogio a cui quell'ordinamento potesse aspirare.

Da una parte, infatti, quell'ordinamento assicura alla periferia dei rapporti col servizio pubblico l'indirizzo uniforme dei tre rami di servizio corrispondenti alle tre divisioni del movimento, della trazione e del mantenimento, in pari tempo rende possibile colla dipendenza delle tre divisioni anzidette dai rispettivi capi dei servizi corrispondenti una notevole economia di materiale e di personale con lo spostamento, che ora si fa o che prima avveniva assai di rado, di materiale e di personale da un compartimento all'altro, secondo che nell'uno o nell'altro si verifichi maggiore intensità di traffico. Evita inoltre che abbiano a sorgere attriti (come accennava l'onorevole Nofri) tra compartimento e compartimento, facili a verificarsi quando questi abbiano un'esistenza autonoma, oltrechè evita le disparità di trattamento tra il personale dei vari compartimenti, disparità di

trattamento la quale nuoceva alla sua tranquillità.

D'altra parte l'ordinamento del marzo 1908 ha assicurato la cooperazione dei tre rami di servizio per il carattere collegiale dato alla direzione compartimentale, grazie al Comitato di esercizio, presieduto dal capo del compartimento.

I capi delle singole divisioni e il Comitato di esercizio hanno, in condizioni normali, poteri abbastanza larghi, quelli stessi che inizialmente erano assegnati ai capi compartimento.

Quando però si verificano condizioni straordinarie, vengono delegati dalla Direzione generale ai Comitati od al capo del Compartimento i più ampi poteri. Così si è fatto dopo il terremoto per il compartimento della Sicilia; e, se in quelle terribili condizioni il servizio in Calabria ha dato risultati meno insoddisfacenti di quelli ottenuti in Sicilia, si deve appunto alla impossibilità colà avveratasi di far funzionare la Direzione compartimentale, essendo stati distrutti gli organismi amministrativi che cominciavano a funzionare precedentemente al terremoto.

Nego poi la inerzia, che l'onorevole Nofri ha lamentato, del Comitato di esercizio: basta, onorevole Nofri, consultare i verbali delle periodiche riunioni per convincersi che questi Comitati fanno qualche cosa di molto più proficuo che non supponga l'onorevole Nofri.

Quanto al capo del Compartimento, egli ha un compito assai importante: ricordo che egli deve coordinare l'azione delle tre divisioni, rappresentare l'amministrazione nei rapporti col pubblico, rendersi conto dei bisogni del compartimento, esercitare un'alta sorveglianza sull'andamento del servizio ed essere il suo censore.

E, a non dir altro, l'onorevole Nofri mi permetta di osservare che la dislocazione di alti funzionari nei compartimenti dopo che abbiano dato prova di saper dirigere qualcuno dei rami più vitali del servizio ferroviario, dove si trovano a contatto di tutti i rami del servizio, e, dovendone coordinare l'azione sono in grado di apprezzarne le necessità, ha una grandissima importanza per la educazione di funzionari alle alte mansioni direttive. Guai se ai posti di direttore o di vice direttore generale si avessero da nominare individui solamente specializzati in un determinato ramo di servizio; essi porterebbero nelle alte funzioni di-

rettive tutti i pregiudizi della unilateralità in cui sarebbero stati educati.

Dopo decretato l'ordinamento del marzo 1908 io ebbi occasione di grande conforto leggendo che il ministro dei lavori pubblici di Prussia avea annunciata la sua decisione di istituire parecchi servizi centrali. E già oggi (poichè la riforma non fu ragionevolmente adottata tutta d'un tratto) funzionano fra tali servizi centrali, quelli per l'acquisto di tutto il materiale rotabile e fisso e per la distribuzione e l'utilizzazione dei veicoli.

Fu parlato altre volte, ed anche in questa discussione, del decentramento dell'Amministrazione ferroviaria di Stato in Austria. A questo proposito ho già avuto occasione di far notare alla Camera come quell'ordinamento sia là giustificato dalla grande diversità di razze in asprissima lotta fra di loro, ma non lo sarebbe nel nostro paese, dove all'incontro un grande decentramento, con relativa autonomia delle autorità compartimentali e con relativa conseguente diversità di tipo di servizio e di trattamento di personale, avrebbe per effetto di determinare, oltre a maggiori spese, se non degli antagonismi, delle amarezze regionali che oggi non esistono.

Quanto alla Svizzera, ho pure avuto ragione di conforto, perchè ora che i guai dell'ordinamento delle sue ferrovie di Stato sono vivamente lamentati, è stato messo in luce come in gran parte provengano da un eccessivo decentramento: fra l'altro, si credeva che, dando ampi poteri alle direzioni compartimentali (per semplicità uso le qualifiche nostre per gli uffici corrispondenti), si sarebbe chiuso l'adito ad influenze politiche od almeno estranee, ed è avvenuto tutto l'opposto. Del resto, l'ordinamento ferroviario svizzero non corrisponde, come l'onorevole Daneo crede, all'ideale da lui vagheggiato, perchè se in Svizzera non esiste un direttore generale, v'è qualche cosa di molto simile, ed è il presidente della direzione generale, la cui azione personale è preponderante.

Quanto alle sezioni, di cui pure si è parlato ieri dall'onorevole Alessio e dall'onorevole Nofri, il primo vorrebbe impiegarvi tutto quanto il servizio ferroviario; egli è rimasto innamorato di questo ordinamento leggendo uno scritto in proposito del compianto senatore Breda, direttore della Società Veneta per imprese pubbliche e ferrovie secondarie. Ora un ordinamento ferroviario imperniato unicamente sulle se-

zioni, dirette da capi che si occupano di tutti i rami di servizio, è un tipo che si adatta benissimo a linee di non grande traffico appartenenti a piccole reti, ma sarebbe assolutamente inadatto alla nostra che misura oltre 13 mila chilometri. Quanto poi alle sezioni di movimento, sottoposte alle divisioni compartimentali, che nel numero di sedici furono istituite, faccio notare all'onorevole Nofri che non lo furono in tutti i compartimenti, ma soltanto in quelli, dove per la grande estensione l'azione delle divisioni compartimentali sulle stazioni si dimostrava lenta e difficile. All'incontro nei compartimenti più ristretti, come quelli di Roma, Ancona, Palermo e Reggio, non fu riconosciuto necessario istituire le sezioni di movimento. E poichè quegli stessi che vagheggiano il servizio ferroviario imperniato sulle sezioni sono in pari tempo lodatori dell'ordinamento svizzero, mi permetto di osservare che in Svizzera vi sono varie direzioni compartimentali coi rispettivi capi; ma prego quei colleghi di considerare che la rete svizzera corrisponde per estensione a poco più di uno dei nostri maggiori compartimenti. Onde l'esempio svizzero rende ragionevole che presso di noi vi siano tanto gli uffici compartimentali che quelli di sezione.

NOFRI. O l'una o l'altra.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma, onorevole Nofri, non posso raccogliere le interruzioni, perchè la via lunga mi sospinge.

Una constatazione io desumo da questa discussione, che allieta grandemente l'animo ed è che, all'infuori dell'onorevole Cavagnari, il quale sarà l'ultimo a convincersene...

CAVAGNARI. Ultimo in tutto!...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. ...ma la sua convinzione è la più desiderata (*ilarità*)...

... all'infuori dell'onorevole Cavagnari, tutti gli oratori hanno dichiarato che (come diceva nella sua relazione l'onorevole Rubini) un grande, un notevole miglioramento si è verificato nel trasporto di persone e di cose.

E non è stato facile ottenerlo questo miglioramento, per le difficoltà gravissime in cui si è costituito l'esercizio ferroviario di Stato. Io ebbi altra volta da qualificarlo « la più temeraria improvvisazione di cui la storia ferroviaria offra l'esempio » per causa della straordinaria brevità del termine

trascorso fra l'approvazione della legge e il giorno in cui l'azienda dovette entrare in funzione. Inoltre ciò avvenne nel periodo in cui stava per verificarsi uno sviluppo straordinario di traffico, che nessun uomo di Governo prevede, e che, se fosse stato avvertito, certo non si sarebbe dimenticato il vecchio proverbio che non bisogna cambiare il cavallo a metà del guado; la nuova Amministrazione si trovò anche di fronte ad una deficienza straordinaria di impianti fissi e di materiale rotabile, che si era formata nel ventennio precedente; di fronte alla anarchia morale di un personale vittorioso; e senza che fosse fatto il riscatto delle ferrovie meridionali.

Poichè appunto altra circostanza di grande rilievo nell'ostacolare l'avviamento della nuova Amministrazione fu l'essere mancato (con la decisione presa il 15 maggio 1905) il riscatto delle linee meridionali; venne così a far difetto l'organismo amministrativo più robusto, quello dell'Adriatica, nel quale la nuova Amministrazione avrebbe potuto appoggiare il proprio ordinamento.

Onde, considerando queste difficoltà, io mi associo di grandissimo cuore agli elogi che qui furono fatti del direttore generale delle ferrovie, il quale sacrifica la sua vita nell'adempimento della missione affidatagli, di andar costituendo un sano, efficiente ordinamento delle ferrovie dello Stato. Nè l'elogio da parte mia è nuovo.

Ma affermare che si è conseguito un notevole miglioramento del servizio ferroviario non vuol dire (e ne ha coscienza la Direzione generale più di me) che ancora molto non resti da fare. Questo molto però non si potrà ottenere che gradualmente, man mano che il servizio abbia mezzi normali per esplicarsi, man mano che si giunga a selezionare, ad educare il personale sia alto che basso (*Commenti*) ed a formarne una vera unità organica, mentre ancora stiamo risentendo i gravissimi danni delle tradizioni e degli indirizzi diversi di sei personali, i quali da un momento all'altro furono amalgamati senza che nulla fosse stato predisposto per assicurare una ragionevole fusione.

E non sono pochi coloro che, pur apprezzando il miglioramento del servizio tecnico, deplorano le spese eccessive, la prodigalità dell'Amministrazione ferroviaria. Diciamolo chiaro, perchè, mentre gli oratori tennero un linguaggio molto misurato, nei discorsi di corridoio si parla addirittura di imminente

disastro finanziario, si parla di baratro in cui la finanza dello Stato starebbe per precipitare per causa delle ferrovie; e chi non dice baratro, dice per lo meno paurosa incognita, lasciando adito a tutti i sospetti e a tutte le paure. Tutto ciò si afferma nei riguardi sia della spesa ordinaria, sia di quella straordinaria.

Dirò ora quanto riflette la spesa ordinaria, perchè dell'altra avrò occasione di parlare poi, discutendo della richiesta di fondi fatta dal Governo per spese patrimoniali.

Anzitutto (e qui ripeto cosa detta ieri con grande chiarezza dall'onorevole Nofri) v'è una difesa pregiudiziale da fare: di fronte al disservizio del 1905-906 e del 1906-1907, il quale rappresentava un vero disastro per l'economia nazionale, l'amministrazione delle ferrovie di Stato d'una cosa doveva precipuamente preoccuparsi, ed era di arrivare a fare il servizio in misura sufficiente e poi in modo soddisfacente: nessuna economia fatta in quel momento avrebbe compensato i danni gravissimi che il paese soffriva. E su questo punto, credo che siamo, come eravamo, tutti d'accordo. Presentemente, invece, la preoccupazione del fare il servizio economicamente, la quale non era e non poteva essere negli anni scorsi se non accessoria, è già passata, e deve assolutamente passare anch'essa in prima linea.

Malgrado la considerazione pregiudiziale che ho esposto, i risultati finanziari dell'esercizio oggi sono, relativamente alle condizioni dell'esercizio ferroviario di tutto il mondo, abbastanza soddisfacenti.

Il coefficiente di esercizio nel 1907-908 ascese al 75.58, superando soltanto di 2.85 quello che sarebbe stato di 72.73 nell'ultimo anno dell'esercizio sociale 1904-05, quando si elevò la spesa del personale di quel tanto che rappresenta il migliore trattamento che esso godeva nel 1907-08. Ora, la differenza del 2.85 è dovuta per la massima parte (ossia per 2.70) a cause poco o punto dominabili, almeno per ora, quali il maggior costo unitario del carbone e false spese rappresentate da eccedenze di indennizzi e spese di manovra. Non metto in conto il maggior costo unitario delle principali materie consumate dall'azienda ferroviaria, che importa circa 12,900,000 lire, nè il rincaro per circa 4 milioni di tutte le prestazioni d'opera.

Conseguenza finale è che nel 1907-908

l'aumento delle spese ordinarie d'esercizio, che fu di 40,779,000 lire, non ha assorbito tutto l'aumento degli introiti influenti su tali spese, che ascese a 41,980,000 lire, ma ha lasciato un lieve avanzo.

Ed è sintomo confortante della possibilità, che oggi l'Amministrazione comincia ad avere, di dominare le spese e della sua preoccupazione di dominarle il fatto che nei primi otto mesi del corrente esercizio (eccettuate quelle per la riparazione dei veicoli) le spese furono contenute in limiti soddisfacenti. Invero le contabilità chiuse ora a tutto febbraio accertano che le spese ordinarie d'esercizio superarono del 2.40 per cento quelle del corrispondente periodo del 1907-908, mentre i prodotti superarono quelli del corrispondente periodo del 4.35, e giova notare che le spese di personale furono superiori solo del 2.25 per cento.

Ma, poichè parlo di bilancio, devo difenderlo da alcune censure fatte nel suo efficace discorso dall'onorevole De Nava.

Egli diceva che non hanno serietà i risultati finali, quando tra le entrate ferroviarie si comprendono entrate che non dovrebbero in alcun modo considerarsi tali, e si fanno col debito spese che dovrebbero esser sostenute dall'esercizio.

Esaminiamo partitamente le accuse.

Il primo capo è rappresentato dai 4 milioni e mezzo di noleggi. L'onorevole De Nava disse che i noleggi si pagano con un debito. In proposito è antica la controversia...

RUBINI. Ora risolta.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. ...che sta per essere sopita. Ma frattanto sussiste che per esplicita disposizione di legge i noleggi fanno carico alle spese patrimoniali, e ciò determinando, la legge non ha fatto che consacrare quanto si praticava durante il periodo sociale, perchè i noleggi furono pagati a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

BUBINI. Ma le casse patrimoniali figurano nelle spese accessorie.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ora, se l'amministrazione accettò volentieri quella disposizione, vi fu indotta da buone ragioni, perchè in sostanza il noleggio deriva da una deficienza di materiale rotabile in confronto dei bisogni vivi dell'esercizio, alla quale è assolutamente necessario di supplire; quindi siccome si tratta di una deficienza patrimoniale, non vi è nulla di strano che vi si sopperisca col debito patrimoniale nel primo periodo, cioè fino al 1910-11,

in cui l'Amministrazione deve colmare le deficienze di dotazione dei rotabili, tanto più che per tale debito l'esercizio paga non solo l'interesse, ma anche l'ammortamento. Ad ogni modo, ripeto, la questione sta per finire, perchè il presente disegno di legge dispone che dal 1911-12 la spesa per i noleggi sia iscritta fra le spese accessorie, anzichè far carico a quelle straordinarie.

Secondo punto della questione: l'onorevole De Nava dice: ma vi è a beneficio degli introiti dell'esercizio ferroviario una somma di 6,850,000 di spese generali per lavori patrimoniali.

Onorevole De Nava, mi meraviglia questo suo appunto. Quando ella deve calcolare il prezzo di una riparazione (e purtroppo ne dovrà fare molte adesso a Reggio nelle sue case), ella, come spese di riparazione, come danni prodotti disgraziatamente dal terremoto, considera non solo le spese di calce, di mattoni, ecc., ma anche quelle dell'ingegnere che deve progettare, dirigere, liquidare i lavori. Ora, come mai pretende che l'amministrazione ferroviaria, facendo lavori e provviste in conto patrimoniale, abbia da sostenere a carico dell'esercizio le spese per i disegni, per i progetti, per la sorveglianza, per la direzione, per i collaudi? Queste sono spese che formano pur parte essenziale del costo delle provviste e dei lavori patrimoniali. Aggiungo che l'amministrazione ferroviaria dello Stato, per maggiore correttezza, ha adottato la media percentuale di ciò che a tale titolo le Società prelevavano dalla Cassa per gli aumenti patrimoniali, quando le spese erano minori di quelle che oggi si devono sostenere.

Terzo punto: figurano negli introiti nove milioni per multe ai fornitori per ritardata consegna. L'onorevole De Nava domanda anzitutto: queste multe sono state percepite? Sì, esse sono state percepite, perchè se ne è trattenuto l'importo all'atto del pagamento. Quanto poi alla questione sostanziale, v'è da fare una considerazione molto ovvia: l'applicazione di una multa per ritardata consegna non diminuisce in alcun modo il valore del materiale, che resta identico, sia o non sia il fornitore incorso in una multa per il ritardo nella consegna. Ma, a parte questa considerazione, la multa che cosa rappresenta? Rappresenta un indennizzo di spese vive, che sono cagionate all'amministrazione ferroviaria dal ritardo, tanto che l'amministrazione ferroviaria cerca di fare tutto il possibile per avere dalle ditte for-

nitrici le consegne in tempo debito, anzichè averle in tempo più lungo, pur riscuotendo la multa pel ritardo.

Quali sono le spese vive? È bene tenerle presenti; perchè, a fare il conto esatto, c'è il caso che rappresentino qualche cosa di più delle multe. Anzitutto noli e noleggi di altri rotabili; poi un aggravamento delle spese di riparazione, perchè venendo ritardate le consegne, non si possono mettere fuori di servizio rotabili che richiederebbero di essere riparati: bisogna continuare a tenerli in servizio e, per il ritardo nella riparazione, diventa maggiore il guasto e quindi la spesa necessaria. Infine l'amministrazione deve pagare degli indennizzi sia per ritardi, sia per avarie: tali indennizzi sono causati dal non poter fare in tempo i trasporti per deficienza numerica di locomotive, o per danni riportati dalle merci trasportate in carri guasti.

Quarto capo d'accusa è l'addebito al conto patrimoniale di lire 7,500,000 per integrare la deficiente manutenzione del materiale rotabile nel periodo sociale. Ma ciò fu stabilito dalla legge con tanto maggior ragione, che i 15 milioni a tale oggetto destinati, e di cui fan parte i 7,500,000, rappresentano una minor somma pagata dallo Stato alle Società sul debito che esso aveva in loro confronto.

Del resto, poichè tanto si è lodata la Commissione che insieme col mio collega del tesoro ho incaricata di proporre un nuovo schema del bilancio delle ferrovie, noto, per tranquillità dell'onorevole De Nava, che appunto questa Commissione ha determinato che fra gli introiti siano iscritte le multe, come in passivo le eventuali restituzioni che dovessero esserne fatte.

Dissi abbastanza soddisfacente il risultato finanziario del nostro esercizio ferroviario al paragone di quelli esteri, e ciò si verifica malgrado peculiari nostre condizioni assai sfavorevoli. Delle quali una voglio citare, perchè l'onorevole Alessio un'altra volta, facendo raffronti con le ferrovie prussiane, vi proceda con maggiore temperanza di giudizio.

Le condizioni altimetriche delle nostre linee sono (e l'onorevole Alessio me lo insegna) sfavorevolissime in confronto di quelle delle linee prussiane. Ora voglia egli tener presente che un piccolo treno in montagna esige almeno lo stesso personale e consuma lo stesso carbone che un grande treno in pianura e che, se una pendenza del 4 per mille

raddoppia lo sforzo di trazione, una pendenza del 15 per mille addirittura lo quintuplica; e voglia anche non dimenticare che, a differenza di quello che avviene altrove, le nostre linee di montagna sono linee di grande traffico.

Orbene, da un lato mi permetto di ricordare agli onorevoli colleghi, i quali s'interessano di cose ferroviarie e quindi avranno letta l'ultima relazione del direttore generale, la evidente dimostrazione da lui fatta che nel decennio la percentuale di aumento delle spese di esercizio è stata minore in Italia che in Prussia. D'altro lato, le ferrovie francesi, che sono (come altra volta ho detto) le meglio amministrate, nel 1907 hanno avuto un aumento di spese, che è stato superiore a quello dei prodotti di 34 milioni, e si tratta di ferrovie le quali sono attrezzate in ben miglior modo che non lo siano le nostre; e nel 1908 ebbero un aumento di prodotti di 34 milioni e mezzo con un aumento di spese di 51 milioni: essendo rallentata l'ascesa dei prodotti è diminuito il sopravanzo delle spese sulle entrate.

In Germania, dove dal 1904-905 al 1907-1908 i prodotti sono aumentati di 598 e le spese di 582 milioni, nel 1907-908 l'aumento delle spese che fu di 243 milioni, ha superato quello dei prodotti, che fu di 146 milioni, di 97 milioni, tanto che il coefficiente di esercizio da 65 è salito a 69.

In Svizzera nel 1908 i prodotti sono diminuiti di 800 mila lire, le spese invece sono cresciute di 4 milioni e mezzo.

Quanto all'Austria, nel suo recente discorso il ministro delle ferrovie lamentava che dal 1906 al 1909 l'aumento dei prodotti delle ferrovie di Stato fosse stato del 23 per cento, e l'aumento delle spese del 43 per cento.

Qui torna in acconcio osservare che tutti questi dati dimostrano all'onorevole Rubini quanto sia inesatta la sua teoria che col prodotto lordo cresca l'utile netto.

In proposito, avendo egli citato l'esempio delle ferrovie americane, lo devo mettere in avvertenza contro le loro statistiche. Io leggevo lo scorso autunno un libro molto interessante di un americano, in cui si trattava delle numerose cause che si agitavano fra le Amministrazioni dei singoli Stati e le compagnie concessionarie per una questione molto curiosa, originata dal fatto che le compagnie tendono a mettere quasi tutte le spese patrimoniali in conto di spese di esercizio nell'ovvio intento di non esse-

re obbligate a concedere ribassi di tariffe in corrispondenza a maggiori utili. Il che prova come i bilanci delle ferrovie americane si facciano con speciali obbiettivi e siano soggetti a variar molto nella loro struttura secondo la giurisprudenza delle varie Corti giudiziarie e secondo le leggi che i singoli Stati fanno alla loro volta per reagire sulle compagnie.

Quanto all'argomento che l'onorevole Rubini ha desunto dalle ferrovie prussiane per il passato (perchè i dati recenti stanno contro la sua tesi) noto, che le sue deduzioni non sono attendibili, perchè a scopo militare le ferrovie prussiane furono attrezzate in modo larghissimo; e per conseguenza quando si è cominciato a verificare un aumento di traffico, questo potè essere assorbito, senza che l'amministrazione dovesse sostenere grandi spese per farvi fronte. Ma, continuando a crescere il traffico, diventava insufficiente l'attrezzatura, pur esuberante fatta in passato a scopo militare, ed ecco le ferrovie prussiane costrette ad accrescere le spese in modo che il loro aumento è stato maggiore di quello delle entrate.

Ma di talune spese e di alcuni rami di servizio io debbo dire partitamente, per rispondere a particolari osservazioni e censure che qui furono fatte. Anzi ringrazio quei colleghi che si sono fatti eco di accuse, perchè nulla di meglio io e l'amministrazione possiamo desiderare che aver occasione di far diretta risposta.

Comincio da un argomento dove almeno la frode è esclusa: alludo all'esuberanza del personale. Già l'anno scorso ebbi occasione di parlarne distesamente, e ciò non allo scopo di attenuare in qualsiasi modo il dovere che ha l'amministrazione di limitarne quanto più sia possibile il numero, diciamolo chiaro, e di cercare di aumentare il rendimento dell'unità di lavoro: ma perchè della questione si abbia a giudicare con serena obiettività.

Ora riaffermo cosa che ho detto anche l'anno scorso, ossia che in Austria e ed in Svizzera il personale è proporzionalmente così numeroso come il nostro, che è invece inferiore in Germania, in Belgio ed in Francia; ma bisogna tener conto anche qui delle condizioni particolari nostre, non fosse altro, per esempio, della necessità di ricambio del personale nelle zone malariche.

Aggiungo un'altra considerazione di ordine generale. È una strana illusione richiedere e credere che si possa ottenere dal

personale ferroviario una condizione psicologica (la chiamerò così) diversa da quella di tutti gli altri personali delle amministrazioni dello Stato, i quali tendono tutti, come del resto si verifica oggi in tutte le classi sociali, ad una minore prestazione d'opera. E tanto meno si poteva sperare di ottenere un risultato inverso dal personale delle ferrovie dello Stato, perchè questo personale fu consegnato all'amministrazione (come ho detto prima) con un trattato di pace, vittorioso, in mano, dopo che esso aveva ottenuto notevoli attenuazioni dell'orario e dei turni di servizio, oltre a ricchissime garanzie di procedimento disciplinare, e dopo che gli si era concesso che gli avanzamenti per la massima parte fossero automatici, ossia indipendenti dal merito e dalla scelta. Ora vi par facile impresa ottenere da un personale in queste condizioni, mentre il nuovo ordinamento doveva di necessità limitare le gratificazioni che sono pure uno dei maggiori incentivi per far lavorare più intensamente, ottenere un notevole aumento del rendimento dell'unità di lavoro? Ma nemmeno una società privata, a cui voi aveste dato un personale in tale condizioni non avrebbe potuto cavarne di più di quello che possa od aspiri ad ottenere l'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Anche a proposito del personale è meglio venire a cifre precise. Però prometto che qualora mi si domandasse se il numero degli agenti dell'amministrazione delle ferrovie di Stato sia diminuito, rispetto ai prodotti con quella stessa ragione con cui nell'ultimo periodo andò scemando il personale delle Società private, io rispondo di no. E la spiegazione è ovvia. Nell'ultimo tempo le Società andarono limitando la assunzione di personale e finirono anzi col sospenderla del tutto, anche per causa dell'ingiunzione che ne era loro stata fatta dal Governo: onde l'amministrazione delle ferrovie dello Stato si trovò dal primo giorno nella necessità di riempire assai numerosi vuoti, ed una parte del disservizio fu dovuta al fatto che si dovette provvedervi col personale inesperto assunto. Inoltre l'amministrazione delle ferrovie dello Stato (come ho accennato prima) ha dovuto unificare l'orario di servizio del personale, ciò che per gli uffici ha provocato una maggiore spesa, ha dovuto assumere in economia vari servizi che prima erano appaltati, ha introdotto miglioramenti di servizio, come la separazione del servizio merci da quello dei viaggiatori,

l'adozione di tariffe differenziali per i viaggiatori, che a parità di introito rappresentano una maggiore spesa ed indirettamente un aumento di agenti; ha eseguito una quantità di lavori patrimoniali e quindi una grande quantità di trasporti a rimborso di spesa: ma l'essere contabilizzati a rimborso di spesa, non diminuisce il personale che occorre per farli.

Però, a parità di trattamento, la spesa pel personale di esercizio rappresenta oggi una percentuale dei prodotti minore che nel 1901. Invero nel 1908 la spesa complessiva pel personale d'esercizio ammontò a lire 218,269,660; nel 1901 a lire 127,305,578; la spesa è pertanto cresciuta, dal 1901 al 1908, di lire 90,964,082. Di questi 91 milioni circa di maggiore spesa, lire 47,587,171 sono dovute al migliore trattamento, perchè la spesa media per stipendi, paghe, competenze accessorie e contributo agli istituti di previdenza per gli agentistabili ed in prova dal 1901 al 1908, è aumentata da 1,487.77 lire a 1,900 lire; ossia, è aumentata del 27.71 per cento; e pel personale avventizio la spesa media individuale è cresciuta da lire 566.43 a lire 730.40 ossia del 28.95 per cento. Le altre lire 43,376,911 sono dovute ad aumento numerico di personale in misura del 40.70 per cento, mentre però i prodotti sono cresciuti del 54 ed i chilometri percorsi dai treni del 47 per cento.

Ora nel 1901 la spesa di personale ha rappresentato il 42.35 dei prodotti; nel 1907-1908. il 47.14: ma in questo 47.14 entra, per un 10.28, il miglior trattamento. Se nel 1907-1908 fosse stato in vigore il trattamento del 1901, avremmo una percentuale di spesa pel personale, rispetto ai prodotti, del 36.86; mentre che, nel 1901, era del 42.35.

La Camera deve persuadersi che io, per quanto sia ieri stato definito ministro paravento, re che governa e non regna (*Si ride*) cerco pur di rendermi esatto conto di ciò di cui devo assumere la responsabilità, del come vanno le cose dell'azienda ferroviaria. Ora, per la questione del personale, ho esaminato con cura uno studio fatto recentemente con grande esattezza; studio che era necessario per poter provvedere entro il termine di legge a stabilire le piante organiche del personale.

Lo studio fu fatto con riferimento alla rete Adriatica, ritenuta l'Amministrazione che aveva raggiunto l'ordinamento più rispondente ed economico per la rete che esercitava. Ora poichè un'amministrazione privata avea

per certo fatto il massimo sforzo per avere da pagare la minore quantità possibile di personale, le cifre proporzionali del personale della rete Adriatica rappresentano un termine di raffronto assai soddisfacente.

Il lavoro delle ferrovie di Stato, misurato dai chilometri-treno, rappresenta 3.34 volte quello della rete Adriatica, e misurato in base ai prodotti rappresenta 3.32. Invece gli agenti delle ferrovie di Stato (142 mila, esclusi quelli addetti a lavori speciali od a servizi senza corrispondenza nella rete Adriatica) sono attualmente 3,17 quelli della rete Adriatica.

Anzi, poichè si parla sempre di un parassitismo crescente della burocrazia centrale, è bene notare che il personale dirigente (quello dei primi sei gradi) ascende a 1470 persone che rappresentano 2.87 quello della rete Adriatica; quello amministrativo (dal 7° al 12° grado) composto di 10,930 persone, 3.08; ed il personale esterno agli uffici in numero di 129,600 agenti, rappresenta 3,205.

Ora è già un primo passo essere arrivati al risultato di non eccedere la proporzione del personale della rete Adriatica: un secondo sarà quello di diminuirlo.

Frattanto ho sottoposto alla firma reale il decreto che determina la pianta organica dei primi sei gradi. Con quel decreto, che avrò l'onore ed il dovere di presentare al Parlamento per la conversione in legge, si è consolidata nella pianta organica la presente consistenza del personale dei primi sei gradi senza facoltà di aumento per verificarsi di maggiori prodotti. E quanto al personale degli altri gradi e per quello esterno si è stabilito con disposizioni interne che esso non possa avere un incremento in misura proporzionale all'aumento del prodotto, ma in misura inferiore.

Ora vengo a parlare di alcune accuse specifiche: comincio dalle automotrici. Io non ebbi il vantaggio di essere udito dall'onorevole Nofri quando ne parlai alla Camera un anno fa. Le automotrici funzionano egregiamente all'estero, ma sulle linee alle quali sono adatte ossia per un traffico leggero. In proposito l'amministrazione non aveva bisogno di fare esperimenti. D'altro canto, onorevole Nofri, ella ha detto cose giuste sulla necessità di provvedere urgentemente al servizio nel 1906, e mi vorrà pertanto consentire che allora l'amministrazione non potesse indugiare nemmeno per le automotrici e le ordinasse in conformità

ai tipi che facevano ottimo servizio all'estero. (*Interruzioni del deputato Nofri*).

Mi lasci dire fino in fondo, onorevole Nofri.

Ora che cosa avvenne? Nella legge del 7 luglio 1907 è incorso un errore dovuto ad una svista; errore, cui io ho proposto di riparare con questo disegno di legge. Uno dei mezzi per far fronte all'aumento di traffico, senza aumentare il numero dei grandi treni, è quello di provvedere al servizio locale mediante treni leggeri. Se non che questi treni leggeri devono evidentemente essere istituiti in aumento del numero di treni consentito dalla legge: invece la svista nella dizione di quell'articolo della legge del 1907 ha avuto per effetto che i treni leggeri siano da computare nel numero massimo stabilito: sicchè per istituire un treno leggero, si dovrebbe sopprimere un treno pesante, aggravando anzichè alleviare le condizioni del traffico! Ne conseguì che non si poterono più istituire i treni leggeri, a cui erano destinate le automotrici. (*Nuova interruzione del deputato Nofri*).

Io non ho interrotto lei, ed ella non voglia interromper me, perchè ho ancora troppe cose da dire alla Camera. Ella avrà altre occasioni per farmi le obiezioni che vuole.

NOFRI. C'è il bilancio dei lavori pubblici.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Va bene. Non potendo essere destinate, al servizio per cui erano state commesse le automotrici disgraziatamente furono destinate a servizi, a cui la loro potenzialità era assolutamente impari.

Infatti nelle straordinarie distrette del 1906-907, quando si verificava talvolta la quasi impossibilità di effettuare i treni fuori orario per mancanza di locomotive, si fece fuoco di ogni legna e si adibirono le automotrici per treni che esse non potevano trainare, se non a regime forzato. La conseguenza inevitabile fu che le automotrici si guastassero più rapidamente. Di qui la necessità di riparazioni più numerose e frequenti. Ora nell'occasione di tali riparazioni si apportano alle caldaie quelle modificazioni che possono migliorarne il servizio. Ho già spiegato l'anno scorso come il mutamento delle caldaie con altre di maggiore potenza verrà fatto di mano in mano che le primitive caldaie troveranno impiego in servizi ausiliari; così tale spesa per dare un aumento di potenzialità a quel numero di automotrici che si riconoscerà convenien-

te adibire a servizi più pesanti, non sarà di grande entità. E se l'onorevole Nofri vorrà discorrerne con me, spero che finirà col convincersi della verità di quanto ho detto.

L'onorevole Daneo, a sua volta, ha criticato la costruzione di alcune vetture intercomunanti, perchè è soverchia la ristrettezza dei loro gabinetti di *toilette*; ed ha detto che si sono introdotte le carrozze *toilette* per riparare a questo guaio. Niente affatto. Le carrozze *toilette* rappresentano un'istituzione fatta per tutt'altro scopo. Invero sarebbe veramente un grandissimo vantaggio quello di poter sopprimere, nei treni a lungo percorso, i gabinetti di *toilette*, che sono in ogni carrozza, i quali poco dopo partito il treno finiscono col rappresentare un vero fomite di infezione. Per questo sarebbe opportuno che in ogni treno a lungo percorso esistesse una vettura con i gabinetti da *toilette*, mantenuti da un apposito personale in condizioni soddisfacenti di pulizia. (*Benissimo!*)

Del resto, quand'anche si potesse parlare di parziale insuccesso nella ordinazione del nuovo materiale, quale importanza avrebbero piccoli appunti di fronte all'acquisto ottimamente riuscito di 1600 locomotive, 2300 carrozze, 1000 bagagliai, 23,600 carri? Mi limito a far cenno delle nuove locomotive a cinque assi accoppiati, le quali rendono tale servizio sulle linee di montagna, che la trazione elettrica di poco migliorerà il servizio, e ricordo anche le locomotive per treni diretti, la cui potenza consentì la soppressione di treni sussidiari, l'aumento della velocità di corsa ed una maggiore regolarità negli orari.

Ma in questa discussione (e me ne duole, onorevole Nofri) si è tornato a favoleggiare intorno all'acquisto delle traverse di pino. Anche di ciò ho parlato nel giugno dell'anno scorso, ma ne riparlerò, aggiungendo qualche cosa che forse spiacerà; ma lo farò perchè evidentemente non è bastato quanto dissi. Mi riservo di dare più particolareggiate notizie se si persisterà nelle infondate accuse.

Di queste traverse di pino...

NOFRI. Ho parlato delle traverse di ferro.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. No, ha parlato anche di quelle di pino. D'altra parte i giornali ci favoriscono quotidianamente degli articoli in proposito; già da quindici giorni l'egregio mio sottosegretario di Stato mi ha avvertito che si inten-

deva di fare una campagna contro il servizio degli approvvigionamenti, specialmente a base dell'acquisto delle traverse. È ben naturale dunque che io qui risponda (*Benissimo!*) poichè intendo difendere l'esercizio ferroviario di Stato contro tutti...

LEALI. Le ha comperate in Germania.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Attenda poco, onorevole Leali; e poi non criticherà più gli acquisti in Germania.

Dunque si sono acquistate all'estero 3,400,000 traverse di pino silvestre iniettato all'olio di catrame, e ad una ditta estera fu data la fornitura di 3,300,000 traverse di faggio, da ricavarci però dai boschi italiani.

Questi contratti con ditte estere furono un'assoluta necessità per l'Amministrazione, perchè le condizioni che si pretendeva imporre da una combinazione (chiamiamola così) di grandi industriali ed incettatori nazionali erano del tutto inaccettabili. Basti dire che ogni traversa di pino silvestre iniettato sarebbe venuta a costare lire 7.41, mentre si è ottenuto il prezzo di lire 6.07, con un risparmio di lire 1.34 per traversa, ciò che per 3,400,000 traverse rappresenta un risparmio per l'Amministrazione di lire 4,556,000. (*Impressione — Commenti*).

Ora, onorevole Nofri, la perdita di quattro milioni e mezzo di guadagno e la prospettiva di realizzarlo un'altra volta.... (*Interruzioni del deputato Nofri*).

Ella non c'entra. Ma mi lasci osservare che quella perdita e quella prospettiva lasciano capire come tanti articoli di giornali siano stati scritti su questo argomento. (*Benissimo!*)

NOFRI. Le traverse di pino durano tre anni.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Questa non è una polemica tra me e lei, onorevole Nofri; ella naturalmente ha fatto bene a portare alla Camera questa questione ed io sono qui per chiarirla.

Ora le traverse di pino iniettate non sono un'invenzione nostra; non si tratta di un esperimento che andiamo a fare per primi in Italia. Già le traverse di pino finiscono col diventare una necessità; di rovere quasi non se ne trova più; il faggio è in boschi a grande altezza, e quindi importa spese di trasporto notevolissime, cosicchè se vorremo continuare ad adoperare traverse di legno, dovremo adoperare quelle di pino iniettate.

Del resto in Inghilterra, che fu maestra

in cose ferroviarie a tutto il mondo, sono impiegate quasi esclusivamente traverse di pino, e in Germania delle traverse di legno impiegate il 78 per cento sono pure di pino. La Società francese del Midi fino dal 1884, ha per due terzi del numero complessivo traverse di pino; e in proporzioni minori sono impiegate in altre regioni della Francia, nel Belgio, in Austria ed in Russia. Aggiungo che le traverse di pino iniettate non durano tre anni, ma da dieci anni a dodici.

Ora nella prima applicazione delle traverse di pino è avvenuto che il nostro personale, abituato ad adoperare le traverse di rovere, ha incontrato difficoltà, ed anzichè rendersi conto della propria inesperienza ad adoperare il nuovo materiale, ha accusato quest'ultimo. Ma oramai la posa in opera delle traverse di pino procede in modo soddisfacente.

Si è anche detto, che esse costringono ad aumentare il numero delle traverse per campata. Ma sono i treni sempre più pesanti e le velocità maggiori, che si vogliono raggiungere, che rendono necessario di accrescere la rigidità della campata: ora per ottenerla, bisogna appunto accrescere il numero delle traverse per campata, siano esse di pino o di rovere o di qualunque altra essenza. E vengo alle traverse di cemento.

NOFRI. Di ferro.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Verrò anche a quelle.

NOFRI. Quelle di cemento non le conosco ancora.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Gliele faccio conoscere io. Le traverse di cemento hanno fatto ottima prova: soltanto a Roma, all'ingresso della stazione del Portonaccio, se ne tolse d'opera qualcuna perchè guastata in conseguenza di uno sviamento di veicoli avvenuto.

Anche le traverse metalliche, se ne rallegrò l'onorevole Nofri che è amico dell'esercizio di Stato, danno un buonissimo risultato. Del resto anche per queste non si tratta di una invenzione nostra, perchè le traverse metalliche sono impiegate in Svizzera ed in Germania su larghissima scala. Non è vero che si pieghino, onorevole Nofri; esse possono andare incontro ad un altro guaio, quello di ossidarsi, se poste sopra massiciata terrosa. Ma ella narrava che queste traverse sulla Torino-Pinerolo, furono tolte d'opera. Ora le sue informazioni non sono esatte. In un tratto del tronco Ni-

chelino Candiolo, dove furono messe in opera, le traverse metalliche hanno fatto ottima prova; prima però di continuarne l'applicazione si riconobbe la convenienza di eseguire contemporaneamente il risanamento della massiciata allo scopo di evitare false spese, epperò sono in corso le pratiche di approvazione. Di più la Torino-Pinerolo non è di proprietà dello Stato, e quindi si dovettero esperire le pratiche verso la Società concessionaria, perchè accettasse a suo carico la parte di spesa che riflette aumento di patrimonio. Simili pratiche riescono assai lunghe e difficili, perchè le Società concessionarie, avendo assicurato la compartecipazione ai prodotti, non hanno interesse ad aderire a nuove spese e sollevano tutte le possibili obiezioni. In ogni modo appena le questioni suaccennate siano risolte in un modo o nell'altro, si riprenderà la posa in opera delle traverse metalliche sulla Pinerolo-Torino.

E passo all'utilizzazione dei carri, argomento particolarmente studiato dall'onorevole Rubini, e del quale egli ci ha intrattenuto anche per l'altro. L'onorevole Rubini ha un po' impressionato la Camera citando alte cifre di percorrenza dei carri all'estero; ma io debbo obiettarli che la percorrenza dei carri è assai variabile da rete a rete, specialmente per causa del modo con cui si fanno i trasporti delle merci (se a carro completo o per partite), della pendenza delle linee, del numero delle diramazioni, per la lunghezza del percorso medio delle spedizioni.

Poche cifre bastano a dimostrare la verità di quanto dico. Sulle ferrovie prussiane si ha una percorrenza media di 18,079 chilometri; sulle ferrovie sassoni di soli 14,099 chilometri, ma non vi è ragione di ritenere che le ferrovie sassoni siano meno bene amministrate delle prussiane.

In Francia troviamo che l'Orléans giunge a 17,851 chilometri di percorso medio ed il Nord soltanto a 13,126. Ora il Nord è la Società che si ritiene la meglio amministrata di tutte.

RUBINI. Percorrenze più piccole.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Rubini, ella non fa che ripetere quello che ho detto poc'anzi.

A queste osservazioni di carattere generale ne aggiungo un'altra, ed è che con un traffico intensamente crescente, in presenza di congestioni di traffico, quali periodicamente si verificano in Italia (ad onta della

cresciuta dotazione di carri) per effetto della configurazione geografica del nostro paese, della prevalenza dei trasporti agricoli al momento del raccolto, della sproporzione fra il movimento di esportazione e quello di importazione, è assai, assai difficile applicare le migliori regole dell'utilizzazione del materiale rotabile, perchè per far fronte a quelle congestioni è necessario di far viaggiare i carri come che sia, anche vuoti o non completamente carichi.

Ad ogni modo, anche su questo punto, dei risultati abbastanza soddisfacenti furono ottenuti, perchè la media percorrenza a carico (quella che è utile) da 9886 chilometri del 1907 è ascesa nel 1908 a 10030, e la percorrenza a vuoto (che è quella dannosa) da 2892 del 1907 è diminuita a 2726. E il ciclo del carro, ossia il tempo fra due carichi successivi, è ridotto ormai a poco più di cinque giorni e mezzo.

E noti, onorevole Rubini, che queste cifre sono ancora rese più confortanti da ciò che per effetto del decreto 2 luglio 1908 sul riposo festivo a partire dal 1° agosto 1908, si caricano in meno ogni domenica nella rete 1500 carri, e se ne scaricano in meno 1500, il che naturalmente non può che nuocere alla maggiore utilizzazione dei carri.

Una censura e una preoccupazione molto gravi erano e sono veramente... non so se chiedere alla Camera di riposarmi... tanto sino alla fine senza interruzione non potrà arrivare...

Voci. Si riposi, si riposi.....

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Per verità io non sono stanco; ma, se l'onorevole Presidente crede di sospendere la seduta per non stancare l'attenzione della Camera....

PRESIDENTE. Sì, sì. La seduta è sospesa temporaneamente.

Presentazione di una relazione.

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

PAIS-SERRA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1909-10.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

PRESIDENTE. Riprendiamo la 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.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di continuare il suo discorso.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Oggetto di censure e di preoccupazioni gravissime era ed è la progressiva diminuzione dell'utile netto da versarsi al tesoro.

Questa diminuzione progressiva è una fatalità ineluttabile, dato l'attuale regime, che io propongo di modificare, per effetto di prelevamenti dai prodotti lordi (commisurati a percentuali che giudico esagerate) per far fronte a spese complementari, a migliorie, a contributi, alla riserva, nonchè per effetto di una vera duplicazione di oneri imposti al bilancio ferroviario.

Ciò avviene in contraddizione a quanto si pratica in tutte le amministrazioni ferroviarie estere, che fanno spese maggiori o minori secondo che l'anno è più o meno favorevole, ossia proporzionano certe spese non indeclinabili alle probabili oscillazioni dell'utile netto.

L'aggravio, a mio giudizio, eccessivo, irrazionale, che si fa sostenere al nostro esercizio ferroviario, costituisce ciò che mi sono permesso di chiamare la insincerità del suo bilancio: insincerità anzitutto dannosa all'efficienza dell'amministrazione, che ne resta scoraggiata. Infatti qualunque maggior sforzo di economia essa faccia, una fatalità le incombe; l'aumento delle somme prelevate dai prodotti in proporzione all'aumento di questi, cosicchè necessariamente diventa sempre più sfavorevole il risultato finale della azienda e l'amministrazione ne soffre nel suo prestigio.

Quell'insincerità è esiziale pel credito pubblico, perchè dà a credere che il nostro ordinamento ferroviario abbia da condurre al disastro ed è dannosa alla finanza dello Stato, perchè falcidia in modo latente quella che l'onorevole Luzzatti con felice frase chiamò la capacità di credito del bilancio, e in nome della quale egli altra volta pre-

gava l'onorevole Rubini a non essere così intemperante nelle richieste di maggiori prelevamenti dal prodotto lordo.

LUZZATTI. Ed infatti l'ho acquietato.
BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. L'ha acquietato per sè, ma non per i suoi successori.

LUZZATTI. Gli ho date un po' meno di quello che chiedeva.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Questa condizione di cose impressiona tanto più il pubblico incolto ed anche quello colto, in quanto che durante l'esercizio sociale il tesoro ha incassato (come ieri opportunamente notava l'onorevole Nofri) molto di più di quello che avrebbe dovuto incassare: per esempio nel 1904-905, ossia nell'ultimo anno dell'esercizio sociale, il tesoro ebbe dalla compartecipazione ai prodotti 72 milioni. Deduciamo pure un milione 919 mila lire per contributo agli istituti di previdenza; 9 milioni e 17 mila lire che il tesoro direttamente pagava per compartecipazione ai concessionari di linee, (come io propongo ora di fare) e 5 milioni per contributo straordinario alla cassa per gli aumenti patrimoniali; ma anche fatte tali deduzioni, nel 1904-905 il tesoro ha pur sempre incassato 56 milioni. Ora, se si fosse provveduto alle spese complementari nella misura minima proposta dal disegno di legge, dai suddetti 56 milioni si sarebbero dovuti togliere 9 milioni 508 mila; se si fosse fatto interamente il servizio del debito di 475 milioni verso le Società e dei 500 milioni corrispondenti a deficienze di impianti e di rotabili, che si erano già verificate, si sarebbero dovute togliere altre lire 9 milioni e 442 mila, ossia il tesoro avrebbe dovuto incassare solo 37 milioni, anzi soltanto 31 se si fosse contribuito al fondo di riserva nella misura limitata, che propongo, di sei milioni.

Ora tutte queste insincerità, come mi son permesso di chiamarle, del bilancio ferroviario, le ho dimostrate alla Camera nel discorso del 24 giugno scorso preannunciando fin d'allora, perchè vi fosse tempo a considerare le mie proposte di riforma, che avrei a novembre presentato il disegno di legge. Mantenni la promessa; e già il disegno era allo stato di relazione, quando sopravvenne lo scioglimento della Camera. Alla sua ricostituzione ho tosto ripresentato il disegno di legge.

Questa narrativa dimostra come, insistendo ora per averne l'approvazione,

io non possa essere imputato di non aver lasciato agio per un esame ponderato della questione.

Imprendo ora a partitamente confutare le obiezioni dell'onorevole Rubini; e gli altri colleghi, che alle sue obiezioni si sono associati, perdoneranno se polemizzerò esclusivamente con lui, non per mancanza di riguardo verso di loro, ma per amor di brevità.

Comincio dalla divergenza relativa alle quote di compartecipazione dovute ai concessionarii...

RUBINI. Quella poco importa.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Rubini, ella ne ha scritto sì a lungo nella relazione, che è pur necessario che io ne parli...

Il tesoro dello Stato italiano sostiene (e Pamico Carcano ne è assai dolente) tutti gli oneri delle costruzioni ferroviarie. Egli non è nella fortunata condizione del suo collega prussiano o di quello svizzero che fanno gravare sull'esercizio ferroviario anche gli interessi e l'ammortamento del capitale speso nella costruzione o nel riscatto delle linee. Senonchè, quando, nel 1905 si passò all'esercizio di Stato, a torto gli si mise a carico una piccola parte dell'onere fino allora intieramente sostenuto dal tesoro per le costruzioni ferroviarie, e precisamente la compartecipazione del 50 per cento dei prodotti spettante ai concessionarii di linee esercitate dallo Stato. Ma siccome tale compartecipazione non rappresenta nè più nè meno che il pagamento del costo della costruzione delle linee, non c'è alcuna ragione che, mentre il tesoro sostiene tutti gli altri oneri dipendenti dalle costruzioni delle altre ferrovie, non abbia da sostenere anche quello.

Invero non si tratta se non di una modalità aleatoria, con cui le imprese costruttrici ottengono il pagamento della somma capitale che hanno speso: ciò che per nulla interessa l'esercizio delle linee, tanto che quando si è riscattata la proprietà d'una delle linee così concesse, cessa l'onere della compartecipazione. E mai alcuna obiezione fu mossa, perchè durante il periodo sociale le anzidette quote di compartecipazione erano pagate dal tesoro e non dalle Società esercenti.

Ora dunque, per semplificare il bilancio delle ferrovie di Stato, mi par ragionevole di toglierne un onere che non ha nulla a che fare con l'esercizio, per rimetterlo a ca-

rico del tesoro. Per tal modo chiunque voglia rendersi conto dell'onere che grava sullo Stato per le costruzioni ferroviarie, potrà trovarlo tutto consultando il bilancio del tesoro, e non avrà bisogno di integrare le cifre con somme iscritte nel bilancio delle ferrovie.

Ma l'onorevole Rubini dice: è troppo caricare sul tesoro tutto il 50 per cento dovuto ai concessionarii; l'azienda ferroviaria di Stato esercita le linee col coefficiente di esercizio del 76: ebbene il tesoro le corrisponda la differenza tra il 50 per cento dei prodotti da pagare ai concessionarii e quel 76 per cento. Ma, onorevole Rubini, in tal modo si arriva ad una sottile organizzazione della esattezza della inesattezza (*Siride*), perchè si perde di vista il concetto semplice che le spese di costruzione non debbono gravare sul bilancio dell'esercizio ferroviario, e che il 50 per cento dei prodotti da pagare ai concessionarii rappresenta il corrispettivo della spesa di costruzione. Ciò posto, è fuor di luogo affaticarsi a studiare se le linee siano esercitate con un coefficiente del 75 o del 76 per cento.

Il suo sistema porterebbe inoltre a dover tenere uno speciale conto delle spese di esercizio per ciascuna di quelle linee. E voglia, onorevole Rubini, considerare anche che l'azienda di Stato versa pure al tesoro il civanzo dell'esercizio, e pertanto è in sostanza la stessa cosa che sia versato prima o dopo. Infine osservo che siccome il numero delle linee in tale condizione va, per effetto di riscatti, diminuendo, si ha ora questa singolare condizione di cose: che l'onere delle ferrovie di Stato si trova da un bilancio all'altro alleviato per effetto dei riscatti, ai cui corrispettivi sopperisce, non il bilancio delle ferrovie, ma quello del tesoro.

Sgombrato il terreno da questa divergenza d'importanza piuttosto formale, vengo a quelle sostanziali concernenti le spese ordinarie per la manutenzione delle linee e del materiale rotabile, nonchè le spese complementari.

Premetto che nel proporre le riforme relative a tali argomenti non mi sono davvero esposto alle obiezioni che mi furono fatte. Infatti io propongo di determinare per legge le assegnazioni normali per quelle spese come misura minima, irriducibile; il che evidentemente non esclude che ogni qual volta circostanze speciali esigano che sia speso per uno o per l'altro di quegli scopi

una somma maggiore, con la stessa legge del bilancio annuale si dedichi a quella spesa la somma maggiore occorrente.

Osservo anzitutto che è bene sottrarre quelle assegnazioni ad una discussione continua, stabilendo con la legge quale ne sia la misura normale; altrimenti ogni anno si rinnova alla Giunta del bilancio e poi nella Camera il dibattito dottrinario sull'argomento. Ma, a parte questa ragione di opportunità, la riforma ha uno scopo duplice. Da un lato essa intende a determinare limiti ragionevoli, nei quali l'amministrazione debba sforzarsi di contenere le spese: soltanto a questo modo è possibile di ottenere economia da parte delle pubbliche amministrazioni. In qualunque ramo di servizio, se si mettono larghi fondi a disposizione dell'amministrazione, questa li spenderà tutti, senza per questo incorrere nell'accusa di sciaglacquatrice, perchè oltre le spese necessarie si può fare una quantità di spese utili o che sono ritenute utili. Ora, l'indirizzo costantemente adottato dal Parlamento è sempre stato quello di lesinare i fondi più che fosse possibile (e fra i miei uditori vi sono maestri di lesina) di modo che in caso di imprescindibili maggiori bisogni, l'Amministrazione abbia da concretamente giustificarli ed il Parlamento sia messo in condizione di soddisfare alle richieste nella misura dimostrata necessaria. Soltanto con questo stesso sistema noi potremo ottenere per certe spese una relativa economia da parte dell'Amministrazione ferroviaria; altrimenti non vi si arriverà mai. Per esempio, onorevoli colleghi, se il servizio della manutenzione delle linee disponesse di fondi esuberanti allo stretto bisogno, esso potrebbe essere tentato a ricambiare delle traverse un anno prima del giorno in cui ciò fosse assolutamente necessario; ma, così facendo, quel servizio avrebbe commesso uno sciupo notevole corrispondente al decimo del valore delle traverse, posto che queste avessero da durare dieci anni. E, quando in un anno, per manutenzioni e rinnovamenti, si spendono tanti milioni, è ovvio che una minore oculatezza, una anticipazione nel provvedervi, si traducono a fin d'anno in una spesa di alcuni milioni che si sarebbero potuti risparmiare.

Dunque è opportuno determinare razionalmente quali abbiano da essere le spese normali cosicché l'Amministrazione possa ottenere somme maggiori, soltanto giustificando il maggior bisogno.

Ma vi è un altro scopo che torna a ga-

ranza dell'amministrazione ferroviaria, come già ho accennato rispondendo all'onorevole Nofri. L'amministrazione ferroviaria deve poter calcolare per date spese sopra limiti irriducibili, perchè se disgraziatamente dovessero venire degli anni di strettezza finanziaria, non sia agevole ai successori dell'onorevole Carcano di falciadiare, con una semplice variazione delle cifre del bilancio, i fondi assolutamente necessari per il mantenimento e la rinnovazione del patrimonio ferroviario, ma per farlo debbano prima presentare un disegno di legge per modificare la legge organica. Il che porta ad investire il Parlamento della risoluzione di tutto il problema. Il Parlamento naturalmente deciderà come meglio crederà; ma la necessità di una modificazione della legge organica rappresenta già una assai pregevole garanzia per l'amministrazione ferroviaria.

Ora mi meraviglia assai che quegli stessi uomini (e ne dò loro amplissima lode) i quali di anno in anno hanno esercitato con la lente dell'avaro un controllo severo sulle somme richieste per le spese dei vari rami dell'amministrazione dello Stato, facciano aspra opposizione a disposizioni informate a quel medesimo criterio che ha sempre ispirato la loro azione.

Del resto, tanto io sono convinto di aver da proporre dei limiti minimi, i quali però per speciali ragioni possono nei singoli bilanci essere sorpassati, che manterrò nel bilancio di assestamento 1908-909 e nello stato di previsione 1909-10 per due dei fondi (ossia per le riparazioni dei rotabili e per il mantenimento delle linee) lo stanziamento di una somma maggiore. Il che sarà una prima applicazione della legge, che non lascerà dubbi sullo spirito a cui essa è informata.

Osservo inoltre all'onorevole Rubini, che egli stesso applica questo criterio al bilancio ferroviario, perchè, giunto con calcoli, di cui dimostrerò (spero) l'esagerazione, alla conseguenza che occorrerebbe una percentuale del 4.37 dei prodotti per il rinnovamento dei rotabili, per giustificare la sua proposta di assegnarvi invece il 3.65, scrisse: « gli stanziamenti non presentano confini assoluti, poichè si tratta di un minimo che un'oculata amministrazione si studierà bensì di non sorpassare, ma che non rappresenta un limite assoluto infrangibile ». Ora io non faccio che proporre per altri fondi di manutenzione e di rinnovamento l'applicazione dello stesso criterio, che egli ha proclamato

doversi applicare per il rinnovamento del materiale rotabile.

Ma è tempo di discutere partitamente delle varie assegnazioni. Comincio da quella per la manutenzione ordinaria della ferrovia e delle sue dipendenze. Io propongo come stanziamento minimo lire 1,000 per chilometro. Le Società spesero nel triennio 1902-1904 lire 1,125: ma nella risposta ai quesiti mossi dall'onorevole Rubini ho già osservato che nell'ultimo periodo sociale le Società (non dico tutte e tre, ma certamente l'Adriatica e la Sicula) curarono più che poterono la manutenzione delle linee allo scopo di evitare addebito al momento della riconsegna allo Stato. E ciò è tanto vero, che per tutte le linee riconsegnate la deficienza di manutenzione ammontò soltanto a 5 milioni e mezzo, che si riferivano quasi totalmente alle linee della Mediterranea. Onde è ragionevole supporre che con 1,000 lire a chilometro si abbia, in condizioni normali, da far fronte al mantenimento delle linee, e che fissando tale limite minimo per detta spesa si assicuri in ogni evenienza la buona conservazione del patrimonio ferroviario.

L'Amministrazione procurerà di non eccedere il detto limite, se non quando ciò risulterà, in modo incontestabile, necessario, ed intanto per 1909-10 domando 1,180 lire, ossia propongo uno stanziamento di 15,745,000 lire, anzichè di 12,200,000, ossia una maggiore spesa di circa due milioni e mezzo, giustificata dal fatto transitorio di deficienze del passato a cui pur bisogna sopperire.

Per la manutenzione e riparazione del materiale rotabile propongo un'assegnazione non inferiore al 9 per cento dei prodotti del traffico. L'onorevole Rubini vuol invece dare l'11 per cento, e, poichè questa differenza di percentuale rappresenterà fra breve una diecina e più di milioni, l'argomento merita di essere discusso.

Ora io ritengo, e ritiene con me la direzione, generale che l'amministrazione debba fare ogni sforzo per ridurre la spesa attuale della manutenzione ordinaria dei veicoli. Come vi può arrivare? Col perfezionare i suoi mezzi d'opera nelle officine, che essa per l'appunto sta dotando di nuovo macchinario, in modo da poter fare le riparazioni con minor costo. Che se le Società, spendendo il 9.80 per cento, non arrivarono a far bene la manutenzione, ciò dipese dal

fatto che era soverchio l'invecchiamento del materiale del quale disponevano le Società, anche perchè i limiti di età erano notevolmente superiori a quelli ora adottati, e che era sfavorevole la proporzione fra il materiale nuovo e quello vecchio. All'obiezione che oggi la percentuale del materiale in attesa di riparazione è aumentata, rispondo che ciò è dovuto alle condizioni di estremo sfruttamento alle quali fu sottoposto il materiale consegnato all'azienda di Stato ed alla insufficienza delle sue officine. Ma, ripeto, anche qui si tratta di un limite minimo, tanto è vero che pel bilancio di assestamento io ho fatto proposta (e la mantengo) di uno stanziamento di 48 milioni, che rappresentano il 10.40 per cento invece del 9 per cento, e che con lo stato di previsione per 1909-10 propongo e mantengo lire 49,200,000 ossia il 10.25 per cento.

E vero, onorevole Rubini, che il valore unitario del materiale pel miglioramento dei tipi va continuamente crescendo; ma è altrettanto vero che cresce la sua robustezza, la sua resistenza; e quindi diminuirà il suo bisogno di riparazione. Si avrà anche un'altra causa di economia, ed è la unificazione dei tipi; perchè quanto maggiore è la varietà dei veicoli in dotazione, tanto più è elevata la quota delle spese di riparazione.

Proponendo all'amministrazione il compito di non scendere con la spesa per la manutenzione del materiale rotabile al 9 per cento, la legge assicura che il parco dei rotabili sia mantenuto in buone condizioni. L'Amministrazione, da parte sua, procurerà di fare in modo che le spese normali non abbiano da superare di troppo il limite del 9 per cento; e che ciò si possa col tempo conseguire lo dimostra il fatto che oggi noi spendiamo per [treno-chilometro lire 0.50, mentre le ferrovie francesi spendono lire 0.27, ossia poco più della metà. Occorre non prendere tali cifre a base di un diretto confronto, perchè le condizioni di esercizio nostre sono ben diverse da quelle della Francia. Ma la differenza è tale, da far rilevare che sia ragionevole pretendere dall'amministrazione qualche diminuzione di un così alto coefficiente di spesa.

E passo ai minimi proposti per le spese complementari. Anzitutto osservo che i minimi proposti sono di parecchio superiori a quanto era assegnato per dette spese nel periodo sociale; perchè nel 1904-905 per manutenzione straordinaria erano assegnate

lire 186.50 per chilometro, invece di 270, come ora vien proposto. Per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento...

RUBINI. Siamo d'accordo su questo.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma pur conviene che io ne parli.

Lire 169 per chilometro anzichè 500. (*Interruzioni a destra*).

Lascino che io dica, dacchè i contraddittori hanno scritto e detto tanto!

Pel rinnovamento del materiale rotabile 1.01 per cento dei prodotti, anzichè il 2.50.

Ma, come l'onorevole Rubini osservava interrompendomi, sui primi due fondi siamo ormai tutti d'accordo. La contestazione seria fra l'onorevole Rubini e me riguarda il terzo fondo. Come ne ho chiesto il permesso agli altri oratori, polemizzerò solo con l'onorevole Rubini, che è il mio più forte ed antico contraddittore...

RUBINI. Non antico. È la prima volta.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Dico antico relativamente al disegno di legge: perchè appena questo fu presentato, ho avuto subito l'onore della sua contraddizione. (*Si ride*). Ma in proposito ricordo all'onorevole Rubini che io sono stato suo collega per più di qualche anno nella Giunta generale del bilancio. Là egli mi ha fatto anche da maestro ed io gliene professo riconoscenza. Orbene vi ho assistito a tutto il lavoro da certosino che ella è andato facendo in occasione dell'esame dei vari bilanci di assestamento per sottrarre dei fondi al civanzo netto dell'esercizio e metterli, per così dire, in serbo, accantonandoli ora in questo, ora in quell'altro fondo, ora in questa, ora in quella cassa di riserva. (*ilarità*).

RUBINI. Non nella mia! (*ilarità*).

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho assistito silenziosamente al suo lavoro; ma in me andava sempre più crescendo il dubbio che l'opera sua fosse bensì ispirata a lodevolissimi fini, ma stesse in contraddizione con quelli che io ritengo principi essenziali della finanza pubblica in uno Stato democratico. Perchè, o signori, un privato può fare un buco in ogni camera di casa sua ed in ogni buco può nascondere titoli e danaro: ne è contento lui e più contenti ne saranno i suoi eredi. Ma lo Stato non può permettersi di far qualche cosa di simile; perchè il suo credito vale per quanto appare. Ed il creare delle riserve latenti, ed intanto lasciar diffondere il timore di un disastro finanziario delle ferrovie di Stato, è cosa che indirettamente cagiona al tesoro una perdita

effettiva, e reca grandissimo danno all'economia nazionale. (*Approvazioni*).

Ed ora veniamo alla vessata questione del rinnovamento del materiale rotabile: se la Camera vorrà accordarmi alcuni minuti di attenzione credo di potere arrivare a dissipare le preoccupazioni che l'onorevole Rubini ha sollevato col suo discorso.

Anzitutto liquido un fatto personale, ma di poco conto, fra l'onorevole Rubini e la Direzione generale delle ferrovie. L'onorevole Rubini ebbe in sostanza a dire: fu la Direzione generale stessa che ad un dato momento propose l'assegnazione del 4 per cento pel rinnovamento dei rotabili, ed io anzi tolsi dalla somma per tal modo assegnata un milione per sopperire ad altri bisogni, ed adesso questa stessa Direzione generale si contenta del 2.50? Ma a che giuoco giuochiamo?

Ma, onorevole Rubini, (ed ecco l'oggetto del fatto personale) ella per quella tale sua (non vorrei offenderla) astuzia a fin di bene era giunto a stabilire come quota per quel rinnovamento il 3.85 per cento. La Direzione generale disse: arrotondiamo addirittura la cifra e portiamola al 4. Però nello stesso tempo che accettava il 4, arrotondando la cifra voluta dall'onorevole Rubini, il direttore generale scriveva nella relazione del 1906-907, che, stanziando il 4 per cento si provvedeva non soltanto al rinnovamento del materiale rotabile, ma anche al suo miglioramento, per un importo che avrebbe raggiunto nel trentennio circa 390 milioni.

Il 2.50 è matematicamente sufficiente...

RUBINI. Deriva dall'età diversa l'assegnarlo.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Abbia pazienza, mi lasci dire; perchè, altrimenti, impiego una mezz'oretta di più a risponderle ed i colleghi non me ne saranno grati.

Il 2.50 è matematicamente sufficiente pel rinnovamento, in trent'anni, ossia fino al 1934-35, delle locomotive, delle vetture e dei bagagliai, e, in quarant'anni, dei carri che si sono avuti in consegna dalle Società, del valore a nuovo di 609 milioni; e, come non è controverso, dedicando al rinnovamento anche il ricavo del materiale di disfacimento. Questi sono nettamente i termini del problema.

Invece l'onorevole Rubini vuol commisurare la quota di rinnovamento (ed ecco dove comincia la divergenza) non soltanto al materiale avuto in consegna dalle So-

cietà, ma (come egli scrive) a tutta la dotazione normale della rete, commisurata, cioè, ai prodotti.

Anzitutto, osservo che, pel materiale non ricevuto in consegna dalle Società, ma acquistato dopo il 1° luglio 1905, l'esercizio sostiene l'onere degli interessi e dell'ammortamento del capitale corrispondente. Se, quindi, oltre a quest'onere degli interessi e dell'ammortamento si vuole far gravare sull'esercizio anche la quota di rinnovamento di tale materiale, si va creando un nuovo valore realizzabile. Tanto ciò è vero che, per esempio, nel caso della cessione dell'esercizio ad una Società, lo Stato se ne farebbe pagare l'importo, così come, all'inverso, le Società ferroviarie francesi, che provvedono al rinnovamento e nello stesso tempo ammortizzano la spesa relativa al parco dei rotabili ed al materiale d'esercizio, vanno costituendosi per tal modo un'attività sociale, una riserva straordinaria che lo Stato francese deve loro pagare allo spirare della concessione.

A questo l'onorevole Rubini oppone anzitutto che l'ammortamento si iscrive fra le spese accessorie e non fra le spese vive d'esercizio industriale; ed in secondo luogo (leggo le sue parole per non incorrere in inesattezze), che, se per società private l'ammortamento rappresenta una spesa effettiva, non lo è per l'azienda dello Stato, perchè essa non versa a terzi, ma al tesoro, e tanto meno dà a questo per utile netto, quanto più paga per ammortamento.

Ma, onorevole Rubini, qui ella sottilizza (me lo perdoni) perdendo di vista la realtà delle cose. Che si iscriva fra le spese accessorie o fra altre spese, l'ammortamento rappresenta sempre un onere della parte ordinaria del bilancio ferroviario, si tratta di danaro pagato dalle casse ferroviarie a carico dell'esercizio ferroviario....

RUBINI. A carico del tesoro.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma no, onorevole Rubini: questa è la sua seconda obiezione; e la confuterò in un istante, osservando come, se fosse vera la sua teoria che l'ammortamento non è spesa effettiva per l'azienda ferroviaria (che tanto è lo stesso, perchè quello che le ferrovie ammortizzano lo versano in mano del tesoro), sarebbe assolutamente da abolire il bilancio di competenza delle ferrovie, e si dovrebbe determinare con un articolo di legge molto semplice che tutti i prodotti delle ferrovie affluiscono direttamente al tesoro, e che di-

rettamente il tesoro paghi tutte le spese delle ferrovie. Ma finchè, all'incontro, vogliamo avere un bilancio di competenza per l'esercizio ferroviario, che è disciplinato come gestione autonoma, dobbiamo pur tener conto, come di oneri suoi effettivi, di tutto ciò che paga; ed è nulla più che un giuoco di parole affermare che l'esercizio ferroviario non sostiene oneri per ammortamenti, a cui pur sopperisce col suo bilancio, soltanto perchè l'utile netto da versarsi al tesoro resta falcidiato di quel tanto che l'azienda ferroviaria ha pagato per gli ammortamenti.

Ma, onorevole Rubini, io posso opporre anche un altro argomento. Per renderci meglio conto della questione facciamo l'ipotesi dell'inizio di un esercizio ferroviario nuovo, senza alcuna eredità del passato, supponendo che in questo esercizio si faccia quello che è ora stabilito per l'azienda ferrovia di Stato, che, cioè, per acquistare il materiale rotabile si contragga un debito ammortizzabile in cinquant'anni, di cui l'esercizio ferroviario fa il servizio per interessi e per l'ammortamento al tasso complessivo di 4.26. Ora tenuto conto (e garantisco l'esattezza del calcolo) che le locomotive, le carrozze, i bagagliai rappresentano il 60 per cento del materiale ed hanno un limite di vita di trent'anni, che i carri rappresentano il 40 per cento ed hanno un limite di vita di 40 anni, e che per le locomotive, le carrozze, i bagagliai il ricupero del materiale di disfacciamento è del 13 per cento ed invece per i carri del 10 per cento, la conclusione è che basterebbe una annualità del 4.50 per cento (anzichè quella suindicata, del 4.26 per il servizio del debito) per sostenere rispettivamente in trenta o quaranta anni la spesa di rinnovamento del materiale rotabile. Ora, se il parco dei rotabili ha il valore di due volte i prodotti (come adesso è all'incirca nella nostra azienda), l'esercizio dovrebbe sopperire alla differenza fra il 4.50 che occorre per rinnovare completamente il materiale e il 4.26 corrispondente all'onere dell'interesse e dell'ammortamento, e dovrebbe pertanto concorrere col 4,9 per mille dei prodotti. Se invece il valore del parco rotabile fosse di due volte e mezzo il prodotto (come probabilmente si verificherà nella nostra azienda), in tal caso l'esercizio dovrebbe concorrere col 6 per mille. Ebbene io propongo, come quota a carico dell'esercizio, anzichè il 6 per mille, il 2.50 per cento, ossia circa il 2 per cento in più.

E perchè propongo questo due per cento in più? Lo propongo e lo devo proporre, perchè non si è provveduto in passato ad accantonare le somme occorrenti a rinnovare il materiale rotabile nel primo trentennio.

Ma lasciamo da parte il conto ipotetico (vede, onorevole Rubini, quante linee di difesa io le abbandono) e consideriamo gli oneri dell'esercizio per il rinnovamento del materiale rotabile rispettivamente nel primo e secondo trentennio. Ho infatti spontaneamente comunicato all'onorevole Rubini un prospetto che illustra queste lontane previsioni, con la speranza di meglio convincerlo. Ma l'idea non fu felice, e ne ottenni l'effetto opposto; giacchè l'onorevole Rubini dal prospetto ha rilevato che se nel primo trentennio basta il 2.50 per rinnovare il materiale rotabile, all'incontro nel secondo si prevede occorrere il 3.65. Ma, onorevole Rubini, se invece di proporre il 2.50 nel primo trentennio, avessi proposto il 3, evidentemente con la stessa percentuale del 3 si farebbe fronte nel secondo trentennio al rinnovamento del materiale rotabile. Ma era giustificato l'aggravare il primo trentennio di un mezzo per cento in più? Notate, onorevoli colleghi, che si tratta di un mezzo per cento dei prodotti, e quindi di qualche milione. Io sono convinto che ciò non sarebbe stato cosa ragionevole. Invero, prelevando ogni anno quel mezzo per cento in più, lo si dovrebbe accantonare ad interessi composti, perchè alla fine del primo trentennio sia formato un fondo da destinare a sollievo del secondo trentennio, e ridurre la quota del rinnovamento dal 3.65 a 3. Ora quali i motivi del mio convincimento? Vogliate, onorevoli colleghi, prestarmi attenzione, e voglia pur prestarmela l'onorevole Luzzatti perchè sto per dir cosa che lo riguarda.

LUZZATTI. Eccomi.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io debbo rendere pubblico omaggio, onorevole Luzzatti, alla sua abilità di ministro del tesoro, la quale in occasione della liquidazione delle deficienze degli oneri del ventennio di esercizio ferroviario sociale, ha permesso allo Stato di superarne le difficoltà grandissime senza alcun nocimento pel credito pubblico: ciò che ha reso poi possibile la conversione della rendita. Ma in cambio dell'omaggio rese, io debbo ottenere dalla sua lealtà l'assenso a questa affermazione: che l'abilità di un ministro del tesoro può giungere a rinviare oneri troppo gravosi per

il presente all'avvenire, ma non può mai (poichè mago egli non è) giungere a sopprimere gli oneri.

LUZZATTI. Magari!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Orbene, se nel ventennio sociale fossero stati adottati gli stessi criteri, che ora sono adottati per il rinnovamento del materiale rotabile, il ventennio sociale avrebbe dovuto consegnare al primo trentennio dell'esercizio di Stato anzitutto una somma di 150 milioni per il rinnovamento che (dati gli attuali limiti di età) avrebbe dovuto essere fatto prima del 30 giugno 1905, decurtata però di 82 milioni, che rappresentano il valore del materiale rotabile consegnato all'esercizio di Stato senza corrispettivo, ossia quello delle Meridionali, quello pagato assieme alle spese di costruzione delle linee complementari e quello stato acquistato dalla Cassa per gli aumenti patrimoniali. Inoltre nel primo ventennio si era accumulato un debito latente di 290 milioni per il rinnovamento del materiale, la cui età veniva a scadere entro il primo trentennio. Ora di queste ingenti somme nulla ebbe l'azienda ferroviaria dello Stato, chè anzi l'onorevole Luzzatti, avendo trovato 45 milioni accantonati di fatto nel terzo fondo di riserva, precisamente quello per il rinnovamento del materiale rotabile, si adoperò (e non gliene muovo rimprovero) per colmare la deficienza degli altri due fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

LUZZATTI. Meglio che far debiti.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io gliene do lode, ma ciò non toglie il fatto che quei 45 milioni non furono dati all'esercizio di Stato.

Nè basta. Sul primo trentennio gravano tutte le false spese (e si tratta di milioni), che sono dovute alle deficienze d'impianti e di materiale mobile, che, per non meno di 500 milioni (come dimostrerò), si erano accumulate nel ventennio sociale. E non rendendoci conto degli straordinari oneri conseguenti dalle condizioni che son venute accennando, ci siamo anche dato il lusso di sgravare proprio i primi più difficili bilanci del primo trentennio con un ingente contributo per la costituzione di un fondo di riserva. Potrei aggiungere altre considerazioni o meglio altre cifre; ma credo di aver già dimostrato in modo esauriente che sarebbe stato assolutamente ingiustificato di

aggravare il primo trentennio con una maggior quota di rinnovamento a beneficio del secondo, e che è pertanto ragionevole di imporre al primo trentennio soltanto quel 2.50 che è matematicamente sufficiente pel rinnovamento di quel materiale rotabile, che va ad essere rinnovato nel primo trentennio.

Passo a discutere del fondo per le migliori patrimoniali. Sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Rubini che in una ben regolata azienda industriale (come ritengo che abbia da essere quella delle ferrovie di Stato) il bilancio dell'esercizio abbia da contribuire al miglioramento patrimoniale appunto per le ragioni che l'onorevole Rubini ha lucidamente delineate. Il disaccordo origina soltanto da ciò, che io non credo ragionevole di prelevare dai prodotti il due per cento per le migliori, mentre grava sul bilancio ferroviario un onere, che esso non dovrebbe sostenere (ossia quello dell'ammortamento del debito dello Stato verso le Società per 527 milioni) e che in media corrisponde durante il quarantennio, per cui dura, al contributo per le migliori.

I suddetti 527 milioni rappresentano per la maggior parte il prezzo di cessione del materiale rotabile di esercizio e di approvvigionamento; ma comprendono anche (per un importo complessivo di 76 milioni) il prezzo di riscatto delle linee di accesso al Sempione, degli impianti elettrici della linea Milano-Varese, nonchè il pagamento di somme dovute alle Società per altri titoli. Però a compensare *grosso modo* quei 76 milioni sta quel materiale rotabile, che (come ho dianzi ricordato) è stato consegnato all'esercizio di Stato senza corrispettivo. Pertanto, per semplicità di ragionamento possiamo considerare che i 527 milioni rappresentano altrettanto materiale rotabile di esercizio e approvvigionamenti, che furono dalle Società consegnati all'azienda di Stato.

Orbene quest'ultima mantiene a valore costante sia il materiale rotabile, poichè a spese dell'esercizio lo rinnova, sia il materiale di esercizio, che quando viene messo fuori d'uso è sostituito da altro, sia gli approvvigionamenti che vengono pagati dall'esercizio man mano che escono dai magazzini. Cosicchè, alla fine dei 40 anni, da un lato si avrà l'esistenza di materiale rotabile d'esercizio e di approvvigionamento per un valore di 527 milioni; e d'altro lato,

poichè il bilancio ferroviario, oltre agli interessi, sostiene l'ammortamento in 40 anni dei certificati emessi per pagare alle Società i 527 milioni, sarà estinto il debito corrispondente: in conclusione si troverà creata una nuova entità patrimoniale dello Stato.

Giova anche far presente che la erogazione del 2 per cento per le migliori dava luogo ad infinite pratiche e difficoltà, finchè nella spesa di ogni lavoro o provvista di carattere patrimoniale si pretendeva determinare la quota da sostenere col fondo delle migliori. Fu pertanto una necessità che la Direzione generale d'accordo con me stabilisse che invece il concorso dell'esercizio per le migliori andasse in blocco a fin d'anno a diminuzione del debito incontrato per le spese patrimoniali.

RUBINI. E così è giusto.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ora, data la fortuita corrispondenza tra l'onere del 2 per cento dei prodotti che deve andare impiegato per le migliori, e l'onere dell'ammortamento che indebitamente il bilancio delle ferrovie deve sostenere per i 527 milioni, io propongo di sollevare l'esercizio dal primo, per compensarlo della conservazione del secondo, che è richiesta dall'alta opportunità di non disestare tutto l'ordinamento di credito fatto dal tesoro quando emise dei certificati, il cui servizio per interessi ed ammortamento era garantito sul bilancio dell'esercizio ferroviario.

In sostanza l'erogazione del due per cento per migliori rappresenta una scritturazione contabile, con cui a fine di esercizio si diminuisce d'altrettanto il debito capitale incontrato nell'anno per spese patrimoniali. A sua volta l'ammortamento rappresenta, alla fine di ogni anno del quarantennio, la eliminazione di una determinata quota del debito di 527 milioni che ha lo Stato. Non c'è pertanto differenza effettiva nel lasciare invece invariato il debito patrimoniale incontrato in alcun esercizio, contrapponendovi l'ammortamento annuo di un debito che è pur patrimoniale.

A proposito del fondo di riserva debbo riaffermare la mia convinzione, che esso ha un ufficio compensatore delle oscillazioni dell'utile netto, ed osservo che la necessità dei prelevamenti dal fondo di riserva non si manifesta che a fin d'anno, quando, cioè, dopo la chiusura delle contabilità, è possibile determinare se e quali eccedenze di spesa si siano verificate. Anche il contributo al fondo di riserva rappresenta, a mio

avviso, uno degli oneri ingiustificati che gravano sui primi anni dell'esercizio. Esso è addirittura intollerabile nella misura attuale del due per cento dei prodotti, e resterà pur grave anche nella cifra fissa da noi proposta di sei milioni.

Quanto agli effetti finanziari del disegno di legge, l'onorevole Rubini ha scritto di 35 e di 42 milioni di maggior prodotto netto da versarsi al tesoro, rispettivamente per l'assestamento 1908-909 e pel bilancio di previsione 1909-10: però ha aggiunto fra le righe, che si tratterebbe più precisamente di 16 e mezzo e di 20.

RUBINI. Ho distinto le spese effettive dalle spese globali!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sta bene; ma io ho davanti gli occhi un conto così semplice che ella e la Camera possono accettarne senz'altro le conclusioni. Valutiamo gli effetti finanziari del disegno di legge rispetto alla previsione 1909-10 e lasciamo fuori conto le quote di compartecipazione dei concessionari, perchè queste rappresentano soltanto un giro di fondi dal bilancio delle ferrovie a quello del tesoro.

Ora, secondo le norme vigenti fino al consuntivo 1907-908 (mi riferisco a questo, perchè vi era ancora assegnato al fondo pel rinnovamento del materiale rotabile il 4 per cento) al tesoro dovrebbero esser versati, nel 1909-10, 43 milioni e 600 mila lire al lordo, come ho detto, delle quote ai concessionari. All'incontro, applicando le disposizioni del disegno di legge, e mantenendo però (come ho dichiarato) per la manutenzione delle linee lire 1,180 al chilometro, anzichè 1,000, e per la riparazione ordinaria dei rotabili 49 milioni e 200 anzichè 43 e 200 mila, il versamento al tesoro sarebbe di 65 milioni, ossia di circa 21 milioni e mezzo in più. Questo è il vero effetto finanziario del disegno di legge.

Una voce. Anche coi sei milioni?

RUBINI. Anche diminuendo le riserve?

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Naturalmente, riducendo a sei milioni il contributo al fondo di riserva.

RUBINI. E con le migliorie?...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Senza contributo per migliorie. ...Del resto metto il conto a sua disposizione.

Dovrei ora parlare della questione della Commissione di vigilanza e del riscontro della Corte dei conti; ma queste due parti del discorso preferisco di rinviarle alla di-

scussione degli articoli per affrettarmi alla fine, passando senz'altro a dire delle spese straordinarie.

Entro quest'anno si dovevano chiedere, perchè la legge del 23 dicembre 1906 lo imponeva, i fondi per le spese straordinarie del secondo sessennio. Io dovetti per più ragioni affrettarmi a farlo, ed anzi avevo preparato il relativo articolo di legge molto prima che lo presentassi al Parlamento; ma ne ritardai la presentazione d'accordo col collega del tesoro, affinchè la domanda dei nuovi fondi non avesse da nuocere in alcun modo alla emissione dei primi titoli ferroviari. Dovetti, come diceva testè, affrettarmi a richiedere i nuovi fondi, perchè quel prodotto che la relazione dell'onorevole Tedesco sul disegno di legge, che divenne quella del 23 dicembre 1906, con saggia prudenza riteneva aversi da raggiungere nel 1910-11, si raggiungerà quasi interamente nel corrente esercizio 1908-909, e siffatta anticipazione nell'aumento del prodotto richiede una corrispondente anticipazione nell'autorizzazione delle spese straordinarie. Ma anche indipendentemente da ciò, il rilevante aumento intervenuto del prezzo della mano d'opera e di quasi tutti i materiali ha avuto per ovvia conseguenza che i fondi concessi nel 1905 e nel 1906 non bastino per quella quantità di lavori e provviste, a cui allora si calcolava che potessero sopperire.

A proposito delle spese straordinarie, ho sentito il bisogno di proporre a me stesso un quesito: vi è stata prodigalità nella loro erogazione da parte dell'amministrazione ferroviaria? Ecco, pel materiale rotabile credo che i colleghi siano assolutamente convinti al pari di me che prodigalità non c'è stata, tanto sono frequenti i loro lamenti per le attuali sue insufficienze. Quanto ai lavori, se ne sono finora approvati per 350 milioni, dei quali però restano ad eseguire per 200 milioni. Per verità non è gran cosa, di fronte alla deficienza degli impianti da tutti ammessa. Non ho del resto che da ricordare alla Camera le infinite richieste che ne sono fatte giornalmente, ed a cui io, e più spesso l'onorevole Dari, rispondendo alle interrogazioni, dobbiamo giornalmente opporre una negativa, almeno per la pronta esecuzione. Il ministro dei lavori pubblici si trova nella strana condizione di dover passare parecchie ore della giornata nel rispondere negativamente a richieste di maggiori spese ferroviarie, e qualche altra ora nel dimostrare che non se ne fanno tante da ren-

dere fatale il disastro finanziario delle ferrovie.

A proposito delle spese straordinarie la mia prima divergenza dall'onorevole Rubini riguarda il fabbisogno, ma non ha grande importanza. L'onorevole Rubini contesta che ammontino a 500 milioni le deficienze di impianti e materiale mobile anteriori al 30 giugno 1905. Egli sottilizza sulle cifre della relazione 31 gennaio 1906 dell'onorevole Carmine e cioè sul fabbisogno dei binari nelle stazioni minori. Ma, onorevole Rubini, l'onorevole Carmine stesso, concludeva in quella relazione esser necessari per riparare alle deficienze del passato 60 milioni per otto anni, il che vuol dire 480 milioni, ed allora non erano comprese nella rete di Stato nè le ferrovie meridionali, nè le venete. Dunque vede...

RUBINI. Io ho fatto i conti sulla relazione Tedesco.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. La relazione mia faceva i conti in base alla relazione Carmine ed ella ha contestato le cifre della relazione Carmine. In ogni modo anche se per quelle deficienze accettassi la cifra...

RUBINI. Chiedo di parlare per fatto personale.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Anche se accettassi la cifra di 450 milioni, che l'onorevole Rubini ritiene esatta, egli dovrà ammettere che lavori e provviste preventivati in via di larga massima per 450 milioni nel 1904 e nel 1905 hanno richiesto e richiedono, grazie all'aumento dei prezzi, una somma che potrà essere superiore, ma non certo inferiore a 500 milioni.

L'onorevole Rubini contesta anche la somma degli oneri accollati indebitamente al fondo dei 910 milioni, che occorre reintegrare. Ma anche il conto fatto al riguardo è esatto, perchè su quei fondi furono presi 8 milioni per il riscatto dei magazzini generali di Genova e vennero impegnati già parecchi milioni per quel completamento delle linee del Veneto a scopo militare, di cui il Consiglio dei ministri, dietro mia proposta, ha assunto la responsabilità patriottica di ordinare la pronta esecuzione.

C'è poi una divergenza di metodo; ma il suo metodo, onorevole Rubini, è molto più complicato del mio, perchè ella propone di proporzionare l'autorizzazione delle spese straordinarie all'aumento medio dei prodotti di due quinquenni, di cui uno comincia un anno dopo dell'altro. Inoltre il suo

metodo in definitiva porta alla autorizzazione di minori spese nel primo anno; ciò che si traduce in un ritardo assai dannoso.

In proposito osservo che già con la proposta ministeriale si verifica un ritardo nel provvedere a fronteggiare l'aumento di traffico, perchè l'autorizzazione della spesa straordinaria è determinata in base all'aumento di traffico verificatosi nell'anno antecedente, ed è fuor di dubbio che la provvista od il lavoro autorizzati non serviranno effettivamente a far fronte all'aumento di traffico se non un anno e mezzo o due o più dopo il giorno in cui era legale l'autorizzazione della relativa spesa. Dunque anche con la mia proposta v'è ritardo che però la sua aggrava. Del resto il ritardo conseguente dal metodo proposto nel disegno di legge è tollerabile al presente, soltanto perchè l'Amministrazione si trova impegnata in lavori e provviste per colmare le deficienze del passato. Ma il giorno, in cui la rete si troverà in condizioni normali, non coverrà subire quel ritardo ed il legislatore dovrà autorizzare gli impegni di spese straordinarie in base non all'aumento del traffico verificatosi nell'anno antecedente, ma alla previsione dell'aumento di traffico nel futuro biennio.

Un'altra divergenza sta nella durata del periodo, per cui si vuol provvedere. L'onorevole Rubini propone un quadriennio in luogo di un sessennio. A questo riguardo osservo anzitutto che l'Amministrazione ha bisogno di tranquillità di programma, e quindi non è soverchio stabilire che almeno per sei anni non abbia da doverlo sottoporre a discussione. Inoltre faccio presente all'onorevole Rubini che, pur scrivendo nell'articolo un sessennio, in sostanza diamo un quinquennio, che rappresenta il termine conciliativo da lui vagheggiato. Invero l'autorizzazione di spesa dura per sei anni, ma siccome l'aumento di prodotti nel sesto anno non può entrare effettivamente in gioco, la concessione dei fondi per spese straordinarie è commisurata soltanto su cinque anni.

L'ultimo dissenso riguarda la subordinazione della autorizzazione a che (come propone l'onorevole Rubini) il servizio della somma capitale, autorizzata in ciascun anno, possa essere discompagnato dalla quota di provento netto creata dall'incremento di traffico verificatosi.

Questa condizione è inaccettabile, perchè l'esservi o meno quella quota di provento netto dipende da cause che non hanno alcuna relazione con la necessità di far fronte

ad un aumento di traffico; se, per esempio, al Parlamento piacesse di accogliere soltanto per un terzo le domande contenute nel memoriale presentato dai ferrovieri l'anno scorso, ovvero andasse incorporando linee passive nella rete di Stato, il provento netto sparirebbe o sarebbe notevolmente diminuito. Ma, in tale ipotesi, forse che a cittadini bisognosi di viaggiare od a commercianti che vogliono spedire merci, si potrebbe interdirlò, perchè, non essendosi verificato il provento netto nella misura proposta dall'onorevole Rubini, non furono fatti gli impianti o provviste le carrozze ed i carri necessari al maggior movimento di passeggeri e merci?

RUBINI. Non ho detto questo.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Provento netto e bisogni del traffico sono due cose ben distinte e che non stanno in necessaria correlazione fra di loro, giacchè il provento netto può diminuire per cause indipendenti anche dalla volontà stessa del Parlamento o dell'Amministrazione ferroviaria.

Già oggi v'è una contraddizione organica tra le esigenze, da parte del pubblico, di maggiori agevolazioni e comodità ed il costo sempre maggiore delle materie impiegate o consumate dall'esercizio ferroviario, il maggior costo ed il minore rendimento della mano d'opera. Fra i due termini contraddittori finora il progresso tecnico ferroviario permise una conciliazione, ma forse non è lontano il giorno in cui esso non vi riuscirà più. E in tale eventualità che cosa ci sarebbe da fare? Non certo non sopperire alle necessità del traffico, ma aumentare le tariffe, come del resto parecchie amministrazioni ferroviarie estere disegnano di fare.

E concludo. Io non merito il rimprovero di tolleranza della prodigalità dell'Amministrazione ferroviaria, che in forma benevola, ma abbastanza tagliente mi ha rivolto l'onorevole De Nava, nè merito quello larvato dell'onorevole Rubini per la legge dell'anno scorso relativa alle nuove costruzioni ferroviarie. Dei 591 milioni a tale scopo autorizzati per un periodo di sedici anni, 156 rappresentavano maggiori assegnazioni per condurre a termine costruzioni in corso, 90 occorrevano per le linee già decretate della Basilicata e 300 ne importano le due direttissime da anni ritenute indispensabili da tutti, ed al riguardo unica modificazione da me fatta fu di limitare il percorso di una

di esse da Genova a Tortona invece che da Genova a Milano.

RUBINI. Questo l'ho voluto anch'io.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sorretto dalla forza politica del presidente del Consiglio, nella discussione di quella legge ho respinto settantadue ordini del giorno che richiedevano altre linee ferroviarie, e non ho consentito di avallare nemmeno una sola cambiale in bianco, sia pure a lontanissima scadenza.

Ho resistito, onorevole De Nava, al personale ferroviario, il quale sa che io sarei anche disposto a cadere per lui il giorno in cui ritenessi doveroso ed equo di prendere l'iniziativa di qualche parziale miglioramento, come ho fatto spontaneamente l'anno scorso, proponendo l'unificazione e l'estensione del trattamento di riposo in misura che i ferrovieri stessi non osavano sperare. Ma essi anche sanno, dal rifiuto irremovibile del condono delle punizioni per gli scioperi e dalla recisa mia elezione del famoso memoriale, che non potranno straparmi mai nulla che non sia equo e giustificato concedere. E in quei giorni da parecchi dei critici della mia tolleranza e compiacenza non ebbi nè cooperazione, nè incoraggiamenti, come non ne ebbi nella battaglia combattuta in quest'Aula per due giorni, quando l'onorevole Lucca voleva che fossero attenuati gli orari e i turni di servizio.

LUZZATTI. Noi abbiamo votato contro.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho parlato per impeto di convinzione e senza sussidio di arte oratoria, perchè creda, onorevole De Nava, ho messo l'ingegno mio nel vivere intensamente il problema ferroviario e non nell'ingannare altri sulla sua portata.

O stranamente m'illudo, o credo di avere tecnicamente dimostrato la ragionevolezza delle proposte che ho avuto l'onore di presentare in nome del Governo. Credo di aver dato la prova che esse possono essere approvate dalla Camera con piena tranquillità di coscienza nei riguardi sia dell'Amministrazione ferroviaria, sia della finanza dello Stato. Ma se in lei, onorevole Rubini, per amore paterno di tesi o per raffinatezza di analisi un dubbio pur sussistesse, metta da banda gli avvedimenti sottili dell'avaro, non esageri la sincerità fino a pretendere liquidate nel presente tutte le enormi deficienze del passato; e pensando che il ri-

goglio di bionde messi e l'incalzante lavoro di officine al pari di latenti riserve accumulate nelle casse pubbliche non farebbero se non rendere più disastrosa la soccombenza, ci lasci, affinché la patria possa salvaguardare con la dignità nazionale la sua indipendenza economica e difendere occorrendo il sacro suolo, ci lasci serenamente provvedere a rafforzarne le armi. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Molti deputati vanno a congratularsi con l'onorevole ministro*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Rubini per fatto personale: favorisca di indicarlo.

RUBINI. Io avrei diversi fatti personali.

PRESIDENTE. Anche diversi?.. (*Ilarità*).

RUBINI. L'onorevole ministro mi ha attribuito delle dichiarazioni, che io credo di non avere mai fatte, come mi ha attribuito delle cifre che io non ho indicate. L'onorevole ministro nell'ultima parte del suo discorso, quella delle spese straordinarie, sulla quale mi pareva che potesse correre quasi una simpatica intesa tra di noi, perchè riguardo ad essa io penso di essermi accordato più che mi era possibile non solo colle proposte, ma altresì col pensiero del Governo; in questa parte egli ha detto che io ho proposto un metodo, per il quale non si può riuscire a fare uno stanziamento così sollecitamente, come col metodo proposto dal Governo.

Ora questo assolutamente non è: il mio metodo è altrettanto semplice, quanto quello del Governo. Io faccio la differenza tra l'anno scorso e cinque anni prima, e la divido per quattro, ed essa mi serve di base per determinare lo stanziamento dell'anno in corso.

Che cosa fa il Governo? Fa la differenza fra l'anno scorso e l'anno precedente. Dunque tutta la complicazione consiste nel fare una differenza fra due numeri più distanti, ma sempre due numeri, e di dividere per quattro; ma non sposta niente affatto il conto di un esercizio, per cui non è esatto l'addebito fattomi dal Governo che io ritardi di un anno lo stanziamento.

No, perchè gli anni che prendo a considerare sono quelli stessi che considera il Governo e quelli retro, che sono noti.

La differenza è che invece di avere da 200 a 220 milioni per lo stanziamento del 1909-10, viene fuori uno stanziamento, mi pare, di 132 milioni: differenza che più avanti si

riduce; ed io diceva che ciò non ci può interessare perchè abbiamo sempre da stanziare, sui vecchi 610 milioni, altri 380 milioni.

Dunque 380 più 132 fanno 512. Invece il Governo ne propone poco meno di 600. Mi pare che ci sia un'esuberanza, tanto con l'uno quanto con l'altro metodo. E ne risulta non essere esatto che io faccia proposte insufficienti, nè che conducano al ritardo di un anno in quanto le leggi esistenti non danno i mezzi di coprire neppure la minore somma da me indicata.

PRESIDENTE. Faremo una perizia. (*Ilarità*).

RUBINI. Circa alla manutenzione non so come si possa parlare di accantonamento, dal momento che le somme che io propongo sono inferiori a ciò che si è già speso e stanziato annualmente, anche a proposito della rinnovazione dei rotabili, dice il Governo che io faccio degli accantonamenti. Io non faccio alcun accantonamento. Non si può per nulla paragonare il metodo seguito oggi con quello previsto dalle convenzioni con le Società.

Le convenzioni predisponivano i capitali per la rinnovazione futura; qui invece non si fa che stanziare una somma che deve rinnovare, al momento attuale, quel tanto di veicoli che il momento attuale richiede, non già preparare dei fondi per il futuro.

Dunque non vi è accantonamento.

I colleghi, che hanno avuto la bontà di ascoltarmi e di leggere la mia relazione, avranno visto che ho sempre detto che si tratta di fare la rinnovazione del materiale rotabile che compete, come dotazione normale, all'entità del servizio di quel momento e non del futuro.

Non vedo neppure che mi si possa addebitare di volere accantonare, o la quota del fondo di riserva, oppure le altre quote del fondo miglorie. Queste quote sono in legge; furono bensì anche da me desiderate, specialmente quelle delle miglorie, ma sono necessarie e volute dalla legge. L'onorevole ministro ha detto che, dopo tutto, egli è d'accordo come massima della necessità di fare uno speciale stanziamento per rappresentare spese di minute miglorie effimere, e le perdite a cui conducono le demolizioni, per non dar luogo ad un deprezzamento dell'ente patrimoniale. Credo dunque di avere desiderato una cosa giusta. Se l'onorevole ministro ora sopprimesse, sopprimerebbe una cosa giusta anche a sua detta. Dov'è l'accantonamento?

Però egli diceva: io faccio il compenso con un'altra partita.

Ma l'altra partita è composta di ammortamenti i quali, me lo permetta l'onorevole ministro, non sono che un giro di fondi tra le ferrovie e il tesoro precisamente come egli ha detto, un giro di fondi identicamente a ciò che riguarda le quote dei concessionari. Torno a dire che l'azienda ferroviaria dello Stato non è azienda privata. L'azienda privata paga interessi ed ammortamento col proprio denaro a profitto di terzi; invece l'azienda dello Stato paga interessi e ammortamento al tesoro con danaro del tesoro. Dunque impiega il danaro del tesoro per pagare il tesoro. Tanto che io mi sono permesso di scrivere che è come il bambino che fa i regali al babbo coi denari della mamma.

Quindi quel compenso che il ministro vuol fare tra le quote di ammortamento e l'interesse di un capitale che l'Azienda paga al tesoro, col fondo per far le migliorie, che deve compensare una perdita effettiva, non è esatto.

Il fondo per le piccole migliorie rappresenta e deve compensare un deprezzamento sostanziale dell'ente, mentre l'ammortamento del debito contratto dal tesoro colle Società per ciò che esse ci hanno consegnato non è che un giro di fondi tra ferrovie e Ministero del tesoro. Tanto più si dà di ammortamento, tanto meno l'azienda dà di provento netto; tanto meno si dà di ammortamento e tanto più si darà di provento netto. Questa è la vera situazione. Le spese effettive dell'azienda sono ciò che essa paga al personale, agli operai, per i lavori, per le provviste, infine tutto ciò che paga ai terzi. Quanto, invece, essa iscrive di spesa a favore del tesoro, non è che un fatto di scrittura, privo di effetto sostanziale, perchè essa adopera denari, non suoi, sibbene denari del tesoro.

E poichè tutti i conti fatti dal Governo tanto a riguardo del rinnovamento del materiale come del fondo delle piccole migliorie, si basano su questo concetto dell'ammortamento, come se fosse figura viva, mentre non è che una vana ombra, così io dico: fosse anche vero che l'ammortamento costituisce un duplicato, sopprimete l'ammortamento, non sopprimete quella parte di spesa che corrisponde alla necessità.

Ma è chiaro che ciò non forma il tornaconto del Governo e dell'azienda; essi vogliono far fare buona figura alla spesa ef-

fettiva; perciò la riducono e mantengono l'ammortamento, che non rappresenta nulla di effettivo, nessun sacrificio; è un semplice giro di fondi. Partito assai più comodo.

Così si arriva a rappresentare migliori di quello che sono le condizioni effettive dell'esercizio industriale, condizioni da ben differenziare da quelle che sono il servizio finanziario dell'azienda, perchè il servizio finanziario non è che una partita morta tra ferrovie e tesoro, mentre la spesa effettiva è partita viva tra ferrovia e terzi. Questa è la sostanza delle cose.

Ripeto, comunque, che io non feci nessuna benchè minima proposta di accantonamento. Sfido chiunque a trovarne traccia.

Del resto io potrei trovare nelle parole dell'onorevole ministro tante altre ragioni per dei fatti personali da mettere in chiaro; ma io non intendo abusare della pazienza della Camera, ne ho già abusato troppo l'altro ieri. Quindi io mi tacerò. Ma non posso tacere senza rinnovare la raccomandazione che feci l'altro giorno: voi tendete a trasportare dalla spesa effettiva alla spesa che si fa a carico di debito quello che io credo non conveniente. Credo non sia conveniente rappresentare spese effettive con una parte dei danari assunti a debito.

Il debito è pericoloso perchè dissimula lo scoperto; perchè incita a accrescere le spese di cui per intanto si sente il peso della sola annualità.

Perciò io, assurgendo ad altre considerazioni molto più in là di quello che non rappresenti per sè stesso il presente disegno di legge, ho creduto di richiamare alla Camera la necessità di essere cauti in proposito, dato tutto l'insieme dei nostri bisogni.

Credo di non aver fatto opera cattiva, credo che un Governo e degli amministratori possano sempre desiderare di avere davanti a loro un critico, come lo sono io, un critico che non è animato da nessun altro pensiero che quello di fare il bene della cosa pubblica, che si onora dell'amicizia degli amministratori e dei ministri, se essi credono ne sia degno, ma senza ripiegare la propria opinione e che spera di essere giudicato da essi e dalla Camera come è veramente, e non messo in una luce che non è quella vera. Questo dovevo dire. (*Benissimo!*)

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà, onorevole ministro dei lavori pubblici.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non rientrerò certamente nel dibattito; ma debbo all'onorevole Rubini l'attestazione dell'ammirazione che ho per l'opera, che egli dedica all'esame delle leggi ed in particolar modo delle leggi che hanno portata finanziaria.

Io non ho mai dubitato della sincerità, della perfetta buona fede, della assoluta spassionatezza con cui l'onorevole Rubini in questo esame ha proceduto. Nel caso presente c'è una profonda divergenza, ma soltanto di criteri tecnici. Io ne ho spiegate alla Camera le ragioni; ma quello che tengo a riaffermare ancora si è che mai e poi mai io sottoscriverei ad una politica finanziaria, la quale si proponesse di sopprimere a spese ordinarie col debito. E tutta la mia dimostrazione credo abbia escluso nel modo più assoluto che alcuna delle disposizioni del disegno di legge a questo, che sarebbe veramente delitto finanziario, possa condurre. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti ed avendo parlato l'onorevole ministro, dichiaro chiusa la discussione generale di questo disegno di legge, riservata, come di consueto, facoltà di parlare all'onorevole relatore.

Onorevole relatore?

POZZI, *relatore*. Onorevoli colleghi, di tutta la discussione che è stata fatta io, per la Giunta generale del bilancio, debbo distinguere due parti: in tutta la prima parte del discorso dell'onorevole ministro in risposta agli oratori iscritti nella discussione generale, in quanto essa vale a scagionare od a dimostrare infondate e respingere le censure che sono state fatte all'Amministrazione, la Giunta generale del bilancio, come tale, non ha nulla da aggiungere, perchè non ha nulla a vedere; sulla seconda parte della dimostrazione fatta dall'onorevole ministro, e cioè sulla opportunità di adottare per il bilancio delle ferrovie quei criteri che sono consegnati nelle modificazioni proposte alle legge del 7 luglio 1907, pare alla Giunta generale del bilancio (la quale nella sua maggioranza ha adottato pienamente questi criteri) che non sia il caso di ripetere dimostrazioni già così esaurientemente fatte oggi dall'onorevole ministro; dimostrazioni che la Giunta del bilancio aveva avuto in precedenza dallo stesso intervento dell'onorevole ministro nel proprio seno, e delle quali essa si rese perfettamente persuasa e convinta.

Dirò quindi come per la Giunta generale del bilancio si presenti con le proprie osservazioni e questo disegno di legge importante e complesso per le deliberazioni della Camera.

E prima di tutto debbo declinare un elogio che mi è stato fatto dal collega Cavaignani e che non io merito affatto: l'elogio, cioè, di essere stato straordinariamente veloce nel preparare la relazione sopra questo disegno di legge.

Non è così: io non sono stato niente affatto straordinariamente veloce, perchè questo disegno di legge fu presentato nel dicembre del 1908 e nel dicembre stesso di quell'anno esaminato dagli Uffici. Io allora, essendo stato nominato membro della Commissione ed indi dalla Commissione relatore, avevo già approntato la relazione in bozze, quando lo scioglimento della Camera rese per quella legislatura inutile il mio lavoro.

Ecco perchè io ho potuto ora riprodurla, in breve termine, uniformandola alle poche varianti che nel disegno attuale furono introdotte in confronto delle proposte del disegno precedente (n. 1152); e quindi, io non posso accettare l'elogio di essere stato di una straordinaria celerità.

Ho detto che il disegno di legge è complesso. E difatti, oltre la parte direttamente o strettamente di carattere ferroviario, esso contiene una quantità di disposizioni che hanno relazione a leggi organiche dello Stato. Si modificano in alcune parti, ed io credo opportunamente, le disposizioni della legge sulla cessione del quinto degli stipendi e del codice di procedura civile (quanto alla appellabilità dalle sentenze dei conciliatori) e del codice di procedura penale (quanto ai modi d'accertamento dei reati ed a certe misure concernenti i reati colposi) oltre che si risolve con una disposizione legislativa, che alla Giunta del bilancio parve pure accettabile e buona, la questione che tante volte è sorta, in conflitti fra l'autorità giudiziaria e l'autorità amministrativa; la quale ultima non sempre aderiva alla richiesta dell'autorità giudiziaria, perchè gli atti delle inchieste interne e prettamente di carattere e per effetti puramente amministrativi venissero allegati ai procedimenti penali.

La Giunta non ha potuto non preoccuparsi della copia e della gravità delle modificazioni che sono proposte alla legge ferroviaria del 7 luglio 1907. Questo disegno di legge che, come dissi dianzi, fu presentato nel dicembre ultimo scorso, appena ad un

anno e mezzo di distanza dalla legge e che porta alla medesima tante modificazioni, non poteva non richiamare tutta l'attenzione della Giunta del bilancio per la importanza delle modificazioni stesse. Veramente noi non siamo come gl'inglesi della vecchia maniera; noi non abbiamo e non praticiamo il *nolumus leges Angliae mutari*; anzi, la grandiosa fioritura dei cosiddetti Testi Unici dimostra che noi siamo sensibilissimi ai desideri ed alla sopravveniente opportunità di modificare (volevo dir meglio: di correggere o di migliorare) le leggi che sono state anche da poco tempo votate.

Però, nel caso in esame, le modificazioni si presentano tanto più attendibili e degne di considerazione, in quanto si tratta di una materia specialissima ed in gran parte nuova; e la Giunta del bilancio ha pensato e pensa che, segnatamente in questa materia speciale e nuova, sia opera saggia, allora quando si rilevi un difetto non il disconoscerlo, ma il riconoscere il dovere di portarvi immediato rimedio.

Quanto alla più importante delle modificazioni, e cioè alla adozione del sistema o al criterio di mettere in misura fissa, però non altrimenti che come fissazione di *minimi*, i coefficienti di spese che debbono gravare pel mantenimento delle linee, per i rotabili, per tutti i servizi di manutenzione, trazione, ed insomma, per tutta la conservazione delle linee, e la vita ferroviaria, la Giunta ebbe qualche esitanza, e prese in serio esame il sistema proposto dall'onorevole ministro. Era opportuno che si fissasse una percentuale minima, una somma minima, comparata a chilometro, per le spese determinate? È un tale criterio aprioristico conveniente? La Giunta del bilancio ha riflettuto su questa proposta, ed ha concluso col consentire in essa pienamente: perchè, in sostanza, parve alla Giunta che fosse opportuno, anzitutto, avere un criterio aprioristico d'approssimazione; e parve poi che il sistema di stabilire un minimo di spesa fissa fosse provvido e prudente, e come tale da adottare. E le ragioni di questo consentimento da parte della Giunta generale del bilancio nella proposta ministeriale, furono in sostanza queste: dal momento che è stabilito un minimo in una cifra la quale è il risultato di studi concreti che alla Giunta vennero presentati e che la Giunta ha potuto esaminare con tutta ponderazione, parve che questi minimi (i quali appunto, perchè rappresentanti il *minimo*, possono essere su-

perati in date eventualità) che questi minimi dovessero essere tenuti, non già nella misura maggiore che è stata proposta nella relazione della minoranza della Giunta, ma nei termini precisi nei quali il Ministero li aveva proposti.

E ciò perchè la Giunta generale del bilancio ha fatto questo ragionamento assai semplice: quando si stabilisce, per esempio, la quota di lire mille per un determinato servizio al chilometro, e questa cifra minima è la risultante dei dati concreti raccolti in precedenza, non pare affatto nè conveniente, nè opportuno che si abbia a dire all'amministrazione ferroviaria: vogliamo che spendiate di più di questa cifra, quando l'amministrazione dichiara invece che la cifra stessa, come minimo, appare sufficiente.

La Giunta del bilancio si è pure persuasa della necessità che un certo minimo di spesa si faccia, perchè è questa una necessità più ancora che una condizione per mantenere le linee in convenienti condizioni di esercizio; ma, quanto alla misura di questo minimo, crede che non ne sia dimostrata nè la necessità nè la convenienza, e che perciò non sia il caso di pensare ad elevare per l'amministrazione ferroviaria il minimo che è stato da essa proposto e riconosciuto come sufficiente.

Tanto per questa prima serie di modificazioni; per tutto il resto io seguirò il sistema tenuto dall'onorevole ministro, vale a dire sulle altre disposizioni io mi riservo, se sarà il caso, di discorrerne agli articoli.

Ma sarei tentato di fermarmi un momento a proposito della Commissione di vigilanza, per la quale ieri l'onorevole Daneo ebbe a fare qualche osservazione e l'onorevole Cavagnari si mostrò anche più radicale, perchè ne propone la soppressione. L'onorevole Daneo accennava ad una facoltà per lui troppo mite, alla quasi insignificante facoltà attribuita alla Giunta o Commissione di vigilanza, limitata cioè a *chiedere* al Ministero i dati che ad essa occorrono. Veramente secondo la stessa legge del 7 luglio 1907 questa facoltà non già semplicemente di *chiedere*, ma di *richiedere* è anzi identica conforme a quella che è lasciata alla Corte dei conti, articolo 26, la quale esercita il controllo in confronto dell'amministrazione ferroviaria: ed a me pareva che fosse anche opportuno notare come la facoltà conferita alla Giunta generale del bilancio non fosse esattamente quella solamente di *chiedere*, ma qualche cosa di

alquanto diverso e di più deciso, *richiedere*. Il collega Cavagnari, che è così studioso anche dei lessici, mi può insegnare che altra cosa è chiedere, ed altra è richiedere.

Si dice che una tale funzione richiede determinate qualità, ed allora il richiedere vuol dire *esigere*: invece anche il *quaerere* latino ha una significazione molto più mite che non il richiedere, *requirere*.

Quindi da questo lato l'attribuzione della Commissione di vigilanza, corrispondente a quella della Corte dei conti, la quale non postula, ma controlla, mi pare meritevole d'approvazione.

Io farò una corsa molto rapida attraverso le altre disposizioni del disegno di legge e la farò molto rapida perchè nella discussione generale nessuno degli onorevoli colleghi ha trattato la parte legale, che importantissima nella dizione della legge si contiene.

NOFRI. È materia di articoli.

POZZI, *relatore*. Ma anche la Commissione di vigilanza è materia di articoli.

Della parte legale, io non faccio ora che accennare, perchè, non avendo nulla da discutere, debbo soltanto narrare. Ora a questo riguardo la Giunta si è occupata di tutta la materia del disegno di legge, approvando in parte, in parte modificando le proposte ministeriali.

Ciò stante, onorevoli colleghi, non mi sembra il caso di entrare in proposito in discussione specifica di qualche punto, che è stato accennato nella discussione generale. Prendo, ad esempio, l'onorevole Cavagnari, il quale ha parlato di una disposizione molto importante (ma che non forma parte del disegno di legge attuale) del disegno della legge del 1907, cioè a dire l'estensione della legge così detta di Napoli all'espropriazione per gli impianti ferroviari, giusta la legge del 1907.

Questa è una materia che non forma, ripeto, oggetto nè parte del disegno di legge attuale. In questa parte la legge del 1907 non si propone di modificarla, nè il collega Cavagnari ha fatto proposte al riguardo...

CAVAGNARI. Ho proposto di sopprimere l'articolo.

POZZI, *relatore*. ...si è limitato a dire che questa disposizione dovesse essere soppressa per tornare, cioè, alla legge generale di espropriazione del 1865.

CAVAGNARI. È una proposta concreta!

POZZI, *relatore*. Ora le ragioni della disposizione eccezionale, che la legge detta per Napoli del 1865 ha introdotto, e che con la legge del 1907 si è estesa alle espropriazioni occorrenti alle costruzioni ferroviarie ed all'ampliamento degli impianti ferroviari, le ragioni, cioè, che determinarono la Camera ad approvare nel 1907 coteste disposizioni, pare a me - e lo dico fin d'ora - che porteranno pure a non accettare senz'altro la soppressione che il collega Cavagnari proporrebbe; in quanto che, se è vero che quella legge sanziona un modo eccezionalmente favorevole talvolta all'espropriante, talvolta all'espropriato per le espropriazioni che occorrono in determinate condizioni, questo stesso modo la Camera ha per questa speciale materia approvato due anni or sono e non può, cambiando la sua opinione oggi, all'infuori di qualsiasi condizione nuova sopravvenuta, disapprovarlo e condannarlo di punto in bianco, pur facendo voti perchè l'onorevole ministro sciogla sollecitamente la già fatta promessa di presentare in proposito uno speciale disegno di legge.

Onorevoli colleghi, in sostanza le critiche che vennero fatte al complesso economico e finanziario di questo disegno di legge si possono compendiare in questa proposizione; siamo sopra una falsa strada, ed oltre a questo, noi cerchiamo di mascherare la verità, artificiosamente alterando le impostazioni del bilancio, facendo, cioè, artificiosamente alleviare gli oneri dell'esercizio, per portare allegramente a carico del tesoro e del patrimonio, od incontrando debiti, la parte che dovrebbe gravare sull'esercizio. L'accusa è molto grave, ma la Giunta generale del bilancio è convinta che non sia punto giustificata. Mi guarderò bene dal ripetere le dimostrazioni concrete, che sono state fatte dal ministro dei lavori pubblici. Mi limito a ricordare come la Giunta generale del bilancio abbia effettivamente adottato questo stesso criterio. È il collega Rubini che ha propugnato un sistema diverso da quello che la Giunta generale ha approvato; ed io sono il primo a dire che è un sistema ed una censura quella dell'onorevole Rubini, come dicevano i nostri antichi romani, *bona mente facta*, cioè nel senso di propugnare e sulla fede di procurare non altrimenti che il vantaggio dello Stato e della finanza.

RUBINI. Io non ho proposto niente di nuovo, anzi ho modificato il vecchio.

POZZI, *relatore*. L'onorevole Rubini dice che non ha proposto nulla. Ciò non è propriamente esatto. Egli ha proposto di non accettare quello che il ministro ha col disegno di legge proposto e che la Commissione crede sia accettabile.

Ecco perchè, resistendo alle controproposte dell'onorevole Rubini, la Giunta del bilancio crede (e crede ancora che non debba appunto egli offendersene) che le sue proposte rappresentino un sistema *bona mente* propugnato, propugnato, cioè a dire, nell'interesse e nel migliore interesse del pubblico patrimonio.

Ora, onorevoli colleghi, se sarebbe gravemente censurabile il sistema di alterare ai danni della sincerità i risultati dell'esercizio per far passare artificiosamente le spese relative quali patrimoniali assumendo ad un tempo delle passività e dei debiti, io penso, e la Giunta generale del bilancio pensa pure, che sia altrettanto non meritevole di accoglimento il sistema che esagera la classificazione delle spese in senso opposto.

Non voglio ripetere quanto ha detto in proposito l'onorevole ministro; ma la Giunta generale del bilancio è persuasa che non lo stesso criterio di un'azienda privata debba informare quella che è la grandiosa azienda ferroviaria dello Stato, azienda la quale ha esigenze e conseguenze e risultanze specialissime dal punto di vista economico, finanziario, amministrativo, industriale ed anche politico-sociale.

Quindi è che questo aggravare appunto mediante l'eccessiva parsimonia dell'oggi per alleviare anticipatamente oneri che, naturalmente e normalmente, debbono gravare sul futuro, sembra a noi che non sia un sistema nè conveniente nè meritevole di approvazione.

RUBINI. Ma è sembrato finora!

POZZI, *relatore*. È appunto per questo che si intende e si riconosce opportuno ora di provvedere diversamente, ritenendo che questo diverso modo di provvedere per una parte non nuoccia finanziariamente, e per l'altra sia più conforme alle esigenze della azienda ferroviaria di Stato.

La legge contiene una quantità di altre disposizioni specialissime delle quali sarà bene e più opportuno trattare non altrimenti che agli articoli; però non posso non ricordare, forse per l'affezione che si ha ai figli propri, come fra le spese per cui l'esercizio è stato gravato, concorrano in grave

misura gli aumenti delle spese per il personale.

Nella relazione che ebbi l'onore di presentare alla Camera sul bilancio dei lavori pubblici dell'esercizio in corso (1908-909), del quale formava appendice il bilancio delle ferrovie, ricordo di aver messo in evidenza come nell'esercizio 1908-909, appunto ancora in corso, in confronto all'esercizio 1907-908, per il personale ferroviario si abbia avuto sulla spesa del personale un aumento di lire 19 milioni 137 mila.

La Giunta generale del bilancio aveva constatato anch'essa non senza compiacersene, che al personale il quale, dopo tutto, presta con intelligenza e coscienza un buon servizio e che è meritevole di ogni riguardo, si dovesse fare questo miglioramento economico quale lo Stato ha assunto e che ha sostenuto e sostiene.

Onorevoli colleghi, non mi soffermo nemmeno alla disposizione che è contenuta nell'emendamento presentato con un successivo disegno di legge (n. 5-bis) relativamente cioè alla facoltà di assumere impegni, in ordine appunto alla materia ferroviaria, per i miglioramenti e le nuove spese patrimoniali, fino a concorrente del quintuplo dell'eccedenza sul prodotto del traffico.

Ci sono state in seno alla Giunta due correnti a questo riguardo.

L'una partiva dal concetto, che si dovesse misurare l'eccedenza del prodotto del traffico sulla base delle medie annuali da accertarsi, anzichè su una somma fissa e precisamente sulla somma di 410 milioni, come è stabilito nel disegno di legge. La Giunta del bilancio consentì in questo secondo sistema. L'altra era quella di cui ha parlato l'onorevole ministro, sulla decennale durata di queste facoltà. Il criterio non è contestato; è universalmente adottato: di altrettanto eccede il prodotto del traffico, in quanto si può per una somma quintupla, spendere in miglioramenti patrimoniali. La distinzione fra la durata di quattro anni e la durata di sei, che poi si riducono a cinque, come ha spiegato il ministro, non è stata materia di discussione davanti la Giunta del bilancio, la quale ha adottato senz'altro il sistema proposto. Ma è a questo punto che così nella relazione del bilancio per l'esercizio 1908-909, come nella relazione al presente disegno di legge, la Giunta ha creduto di fare un rilievo a proposito del modo, con cui è tenuto, o meglio, con cui è mal-

tenuto, ed è conservato, o meglio è maltrattato, il materiale viaggiante. Effettivamente, onorevoli colleghi, abbiamo tutti potuto constatare, e constatiamo giornalmente con nostra vergogna, come le vetture, nelle quali viaggiamo, siano danneggiate e devastate in un modo veramente vandalico. Mancano i pezzi, i bronzi, gl'infissi, insomma tutto quello, che contribuisce a rendere decenti e confortevoli le vetture. Ora la Giunta del bilancio rinnova in questa occasione il voto, fatto l'anno scorso, che cioè con una migliore dotazione di materiale sia possibile di trovar modo di ottenere una migliore custodia ed una migliore e più oculata ricerca e persecuzione dei colpevoli, affinché questo brutto spettacolo delle vetture devastate non si perpetui, e sia fatto cessare.

Una voce da destra. Maggiore educazione da parte del pubblico!

POZZI. È verissimo anche questo: ma il rimediarsi eccede i limiti delle attribuzioni della Giunta del bilancio. Tuttavia il pubblico può rendersi meglio e più efficacemente educato, quando chi viaggia sappia che c'è un personale vigilante, designato a rilevare lo stato di consegna delle vetture in partenza ed in arrivo, per rilevare poi a chi possa o debba addebitarsi la constatata devastazione.

Onorevoli colleghi, io mi affretto a chiudere. In sostanza la Giunta del bilancio crede che il disegno di legge ora sottoposto alle vostre deliberazioni sia meritevole di approvazione. La Giunta crede che, non solamente il presentare al paese la verità vera sia un dovere imprescindibile, ma crede che nella nostra situazione finanziaria e per il credito nostro non sia fuori di luogo il rilevare come la situazione del tesoro si presenti ora ancora grandemente migliorata in confronto della sistemazione di che nella ultima esposizione finanziaria.

Dalle previsioni e dalla recente discussione, fatta sul bilancio del tesoro, è risultato che, ad onta che il tesoro abbia dovuto fare ripetuti e grandiosi anticipi per le ferrovie, la situazione del medesimo al 30 giugno corrente porta un miglioramento di ben 55 milioni.

Cosicchè, se è un dovere imprescindibile e costante quello di constatare sempre e non altrimenti che la verità, *il santo vero mai non tradir*, non si può negare che sia anche un alto compiacimento il constatare, pure in omaggio a verità, un vero ed effettivo miglioramento.

Ed è in questa situazione, che la Giunta generale del bilancio, riservandosi di difendere le sue proposte, quando alla discussione degli articoli potranno venire in esame gli emendamenti che già da parecchi colleghi sono stati presentati, nelle sue linee generali e nei criteri ai quali è informato, la Giunta generale del bilancio propone la approvazione del disegno di legge. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione potrebbe oramai essere rimesso a domani.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici.* Onorevole Presidente, non si potrebbe continuare?

PRESIDENTE. Si potrebbe continuare, ma per un altro quarto d'ora appena, poichè alle sette gli oratori hanno diritto, per disposizione presa dalla Camera, di chiedere che la discussione sia rimessa al domani. Ad ogni modo, se l'onorevole Cavagnari vuol parlare...

CAVAGNARI. Sono agli ordini della Camera; ma, se mi si consentisse, preferirei parlare domani.

Molte voci. A domani, a domani!

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, visto il desiderio così unanimemente manifestato dalla Camera, e poichè non mancano ormai che dieci o dodici minuti alle sette, parmi sia opportuno rimettere a domani la continuazione della discussione. E così faremo; però resta fin d'ora bene inteso che da domani il termine delle sette non potrà esser trascurato in alcuna maniera. (*Benissimo!*)

CAVAGNARI. Per me, le ripeto che sono agli ordini della Camera.

PRESIDENTE. Non parlavo per lei!

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Lucifero e Tedesco a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

LUCIFERO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere il dibattimento contro il deputato Romano, rinviato dalla sezione di accusa di Napoli al giudizio del Tribunale di Santa Maria Capua Venere per reato di concussione.

TEDESCO, *presidente della Giunta generale del bilancio.* A nome della Giunta generale del bilancio, e per conto dell'onore-

vole Aguglia, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 ».

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Interrogazioni ed interpellanza.

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

DA COMO, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici sugli incidenti avvenuti nel servizio ferroviario della linea Napoli-Nola-Bojano il giorno primo corrente e sulle cause di quegli incidenti.

« Della Pietra ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno per sapere quando sarà pubblicato il regolamento accennato dall'articolo 138 della legge comunale e provinciale (testo unico 21 maggio 1908, n. 269) ed a quali criteri sarà informato.

« Callaini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sull'ingiustificato ritardo della posa di un binario morto di carico e scarico nella stazione di Cengio che assume oggi una importanza straordinaria per le numerose industrie impiantate in Val Bormida.

« Centurione ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle poste e telegrafi per conoscere le ragioni per le quali il prefetto di Genova non ha ancora accordato il voluto permesso per l'impianto della palificazione della nuova linea telefonica Altare-Cairo Montenotte.

« Centurione ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della guerra onde conoscere le ragioni per le quali nella chiamata in servizio per istruzione dei militari di 2ª categoria della classe 1888 non siasi tenuto conto del diritto di esenzione, almeno parziale, stabilito dall'articolo 8 della legge 2 luglio 1882, n. 883.

« Battaglieri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi se non creda incompatibile cogli obblighi e col decoro dell'Amministrazione delle poste, lasciare un grosso comune di oltre 3,000 abitanti, con territorio vastissimo, con un ufficio postale che ha un giro di cassa di oltre mezzo milione, da quasi un anno senza portalettere.

« Odorico ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se non creda conveniente di procedere al più presto all'appalto dei lavori del ponte sul Tagliamento a Cornino, visto che per la costruzione di quell'opera occorrerà maggior tempo che per il restante della linea di cui sono già cominciati i lavori.

« Odorico ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi per sapere se non creda conveniente fissare un minimo più elevato nello stipendio dei portalettere rurali, che possa evitare retribuzioni affatto inadeguate al servizio compiuto ed ai bisogni di tanti funzionari.

« Micheli, Coris, Cameroni, Nava ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sui servizi ferroviari in provincia di Siena.

« Callaini ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così pure la interpellanza, qualora, entro il termine regolamentare, il ministro competente non dichiarerà di non accettarla.

Sull'ordine del giorno.

RIZZA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIZZA. Prego l'onorevole Presidente e la Camera di consentirmi, per domani, lo svolgimento di una mia proposta di legge per una tombola telegrafica a favore degli ospedali delle città di Comiso, Vittoria, Santa Croce Camerina e Biscari.

PRESIDENTE. Onorevole ministro delle finanze, consente?

LACAVA, *ministro delle finanze*. Nessuna difficoltà.

PRESIDENTE. Questo svolgimento sarà dunque iscritto nell'ordine del giorno di domani; come pure sarà iscritto all'ordine

del giorno di domani, essendovi accordo fra l'onorevole Brunialti e l'onorevole presidente del Consiglio, lo svolgimento di una proposta di legge dell'onorevole Brunialti per la costituzione in comune autonomo della frazione di Chiuppano.

MEZZANOTTE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEZZANOTTE. Vorrei chiedere alla Camera d'inscrivere nell'ordine del giorno, per la seduta di martedì, lo svolgimento di una mia proposta di legge per l'abolizione di una incompatibilità parlamentare.

PRESIDENTE. Lei fa i suoi passi avanti; vuol dire che se ne vuole andare! (*ilarità*).

Completamento di Commissione.

PRESIDENTE. L'onorevole De Marinis ha facoltà di parlare.

DE MARINIS. Nella Commissione permanente per l'esame delle tariffe doganali e dei trattati di commercio, è vacante un posto di commissario. Questa Commissione avendo dinanzi a sé dei lavori imminenti e importanti, urge completarla.

Quindi, in omaggio ad una consuetudine parlamentare, nella mia qualità di presidente di quella Commissione, proporrei che la nomina del commissario mancante fosse deferita al Presidente: così sarebbe provveduto anche sollecitamente. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole De Marinis propone che sia deferita al Presidente la nomina di un commissario nella Commissione permanente per l'esame delle tariffe doganali e dei trattati di commercio.

Se non vi sono osservazioni in contrario, questa proposta si intenderà approvata.

(*È approvata*).

Per i lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Propongo alla Camera di tenere domani alle dieci una seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

Seguito della discussione sul disegno di legge:

Ispezioni didattiche e disciplinari nelle scuole medie.

Discussione dei disegni di legge:

Per i maestri in soprannumero;

Approvazione di eccedenze d'impegni sullo stato di previsione della spesa del Mi-

nistero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1907-908 concernenti spese facoltative;

Conversione del collegio Uccellis di Udine in educatorio femminile governativo; Costituzione in comune della frazione di Rocca di Cave;

Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento sullo stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1908-909;

Modificazioni alla legge 27 maggio 1875, n. 2779, sulle Casse di risparmio postali;

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.

Non essendovi osservazioni in contrario, la proposta per la seduta mattutina di domani si intende approvata.

(*È approvata*).

Per la seduta pomeridiana, poichè io spero che il disegno di legge attualmente in discussione sarà esaurito, ed anche perchè l'onorevole presidente del Consiglio mi ha incaricato di farne espressa domanda alla Camera, propongo che sia subito dopo iscritta nell'ordine del giorno la discussione del disegno di legge:

« Maggiori assegnazioni nella parte ordinaria e in quella straordinaria del bilancio del Ministero della guerra ».

Debbo anzi aggiungere, e credo che la Camera consentirà certamente, che se nel frattempo verrà, come è assai probabile, distribuita la relazione sul bilancio della guerra, sia conveniente ed economico, in riguardo al tempo, procedere, di seguito, alla discussione di questo bilancio.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

La seduta termina alle 18.55.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10.

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

Ispezioni didattiche e disciplinari nelle scuole medie (0).

Discussione dei disegni di legge:

2. Per i maestri in soprannumero (105).
3. 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 della istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1907-908 concernenti spese facoltative (11).
4. Conversione del Collegio Uccellis di Udine in educatorio femminile governativo (80).
5. Costituzione in comune della frazione di Rocca di Cave (145).
6. 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).
7. Modificazioni alla legge 27 maggio 1875, n. 2779, sulle Casse di risparmio postali (94).
8. 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).

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.
2. *Svolgimento delle seguenti proposte di legge:*
del deputato Brunialti per la costituzione in comune della frazione di Chiuppano;

del deputato Rizza per la concessione di una tombola a favore degli ospedali di Comiso, Vittoria ed altri.

3. *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:

4. Maggiori assegnazioni nella parte ordinaria e in quella straordinaria del bilancio del Ministero della guerra (102).
5. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (24).
6. Provvedimenti per l'istruzione superiore (67).
7. Miglioramento economico dei professori delle scuole speciali e pratiche di agricoltura (56).
8. Approvazione di una transazione con la Banca popolare cooperativa di S. Benedetto del Tronto (126).
9. Istituzione di una scuola tecnica in Pavullo (137).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1909. — Tip. della Camera dei Deputati.