

CCLXV.

## TORNATA DI MARTEDÌ 7 FEBBRAIO 1911

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

## INDICE.

<b>Autorizzazioni</b> a procedere . . . . .	Pag. 11860	Manovre navali:	
contro i deputati Milana e Buonanno ( <i>Accolte</i> ) . . . . .	11860	ARRIVABENE . . . . .	Pag. 11857
contro il deputato Canepa ( <i>Negata</i> ) . . . . .	11860	BERGAMASCO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	11856
<b>Comunicazioni</b> del Presidente ( <i>Ringraziamenti</i> ) . . . . .	11850	Stazione ferroviaria di Lonigo:	
<b>Convocazione</b> degli Uffici ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	11859	DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	11857
<b>Disegno</b> di legge ( <i>Presentazione</i> ):		GIOVANELLI ALBERTO . . . . .	11858
Variazioni nel bilancio degli affari esteri (TEDESCO) . . . . .	11898	Linee telefoniche di amministrazioni dello Stato:	
Modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato ( <i>Discussione</i> ) . . . . .	11861	LEONARDI . . . . .	11858
AMICI VENCESLAO . . . . .	11861	VICINI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	11858-59
CANDIANI . . . . .	11887	<b>Osservazioni e proposte:</b>	
FERRARIS MAGGIORINO . . . . .	11879	Lavori parlamentari . . . . .	11901
MONTÙ . . . . .	11868	<b>Proposta</b> di legge ( <i>Scoglimento</i> ):	
<b>Interrogazioni:</b>		Conversione in tombola di una lotteria a favore dell'ospedale di Campobasso . . . . .	11860
Insegnamento religioso ( <i>Risposta scritta</i> TESO, <i>sottosegretario di Stato</i> , alle interrogazioni dei deputati BONOMI PAOLO e BENAGLIO) . . . . .	11851	CANNAVINA . . . . .	11860
Lavori di bonifica in Terra di Lavoro ( <i>Risposta scritta</i> DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> , alla interrogazione del deputato BUONANNO) . . . . .	11851	GALLINO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	11860
Insegnamento della storia antica nell'Università di Napoli:		<b>Relazione</b> ( <i>Presentazione</i> ):	
STRIGARI . . . . .	11852	Scadenza delle cambiali nel comune di Napoli (STRIGARI) . . . . .	11860
TESO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	11851-53	<b>Rinvio</b> d'interrogazioni . . . . .	11853
Lavori di demolizione in Palmi:		<b>Saluto</b> al Parlamento inglese . . . . .	11850
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	11853	LUZZATTI, <i>presidente del Consiglio</i> . . . . .	11850
NUNZIANTE . . . . .	11853	PINCHIA . . . . .	11850
Linea Teramo-Giulianova:		PRESIDENTE . . . . .	11850
DE BENEDICTIS . . . . .	11854	<b>Votazione</b> segreta ( <i>Risultamento</i> ):	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	11854	Assegnazione straordinaria di lire 165,600 da iscriversi nel bilancio del tesoro per l'esercizio finanziario 1910-11 per l'esecuzione di un atto di transazione fra l'amministrazione dello Stato e gli eredi del barone Sava . . . . .	11898
Riordinamento dell'amministrazione di pubblica sicurezza:		Aumento del limite massimo delle annualità per pensioni di autorità al personale dipendente dai Ministeri del tesoro, delle finanze, di grazia e giustizia, degli affari esteri e della marina per l'esercizio finanziario 1910-11 . . . . .	11898
CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	11855	Autorizzazione di una maggiore assegnazione di lire 1,700,000 nel bilancio della marina per l'esercizio finanziario 1910-1911 per la spedizione militare in Cina . . . . .	11898
MOLINA . . . . .	11855	Proroga delle funzioni dell'attuale Consiglio dell'emigrazione . . . . .	11898
Stazione di Migliarino (linea Pisa-Genova):		Proroga di agevolazioni tributarie per le case di abitazione in Roma . . . . .	11899
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	11855		
SIGHIERI . . . . .	11855		

La seduta comincia alle 14.5.

SCALINI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

### Saluto al Parlamento inglese.

PINCHIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PINCHIA. Ieri nella discussione della Camera dei Comuni, il primo ministro inglese accennò molto graziosamente all'Italia ed all'imminente celebrazione del cinquantesimo anniversario della sua unità. Egli ricordò il periodo di lotte, durante il quale il popolo inglese ci fu largo della sua simpatia; simpatia che noi ben ricordiamo, e che ci pervenne soprattutto da quel partito sul quale rifugge ancora l'immagine di Guglielmo Gladstone.

Pare a me che noi dobbiamo contraccambiare questo atto di cortesia e di simpatia, ringraziando il Governo ed il Parlamento inglese, e facendo voti per la prosperità ascensionale di quella democrazia, che segue i principî di una costituzione, dalla quale trassero ispirazione tutti quanti vollero per il proprio paese la libertà, il progresso e la dignità. (*Vive approvazioni*).

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Governo si associa alla nobile iniziativa dell'onorevole Pinchia ed esprime la gioia riconoscente per il saluto spontaneo e augurale, che, su proposta del primo ministro Asquith, la Camera dei Comuni, la madre augusta e venerata dei liberi Parlamenti, ha inviato alla nostra redenzione nazionale. (*Applausi*).

L'Inghilterra, che ospitò cordialmente i nostri esuli da Giordano Bruno a Giuseppe Mazzini, l'Inghilterra, dove gli uomini di Stato più potenti levarono le voci ascoltate dal mondo civile per denunciare l'iniquità delle male signorie, e Guglielmo Gladstone fece assai più per l'Italia che un esercito vittorioso, (*Applausi*) che ci fu amica più nelle tristi (oserei dire tanto ci ha amato) che nelle liete fortune, abbia da questa tribuna il nostro sincero plauso. (*Vive approvazioni*).

Il cuore dell'Italia palpita col suo nella fede comune di quei grandi principî di libertà e di progresso, ch'essa ha insegnato cogli esempi luminosi della sua storia. (*Vivissime approvazioni — Applausi*).

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Pinchia di essersi reso fedele interprete dei sentimenti della Camera; e ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio, che con le sue parole ha così bene scolpito quelli di tutto il Paese. (*Approvazioni*).

La Camera italiana, nella occasione luttuosa della morte di Edoardo VII, manifestò per mia bocca i sentimenti di gratitudine indelebile, che il nostro paese serba per la continua efficace assistenza, che l'Inghilterra ci ha prestata nei momenti in cui ci siamo liberati dall'obbrobrioso servaggio. (*Benissimo! Bravo!*)

Ora credo di essere nel vero, affermando che l'Inghilterra e le altre nazioni, che hanno contribuito moralmente e materialmente al risorgimento d'Italia, debbono riconoscere che essa ne era ben degna; e anzi, che la sua risurrezione era necessaria per il civile progresso della umanità. (*Vivissime approvazioni — Applausi*).

### Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il seguente telegramma:

« In nome della città di Varese esprimo a Vostra Eccellenza sentimenti di grato animo per la nobile ed elevata commemorazione con la quale la Camera e il Governo ricordarono del compianto avvocato Giacomo Bizzozero le alte virtù, il patriottismo, l'integrità di carattere, le benemerenze cittadine.

« Il commissario prefettizio  
« GRILLONI ».

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Valvasori-Peroni, di giorni 2; Montauti, di giorni 8; e per motivi di salute l'onorevole Marco Pozzo, di giorni 15.

(Sono conceduti).

### Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato dell'Istruzione pubblica annunzia di aver dato risposta scritta alle seguenti interrogazioni:

Bonomi Paolo, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere se, di fronte alla generale, giustificata agita-

zione dei padri di famiglia di quasi tutti i comuni della provincia di Bergamo ed alle gravi difficoltà che vengono create alle Amministrazioni comunali per effetto della deliberazione del Consiglio provinciale scolastico, che, ad anno inoltrato, modificò i criteri, sempre prima seguiti, per l'applicazione del regolamento del 1908 nella materia dell'insegnamento religioso nelle scuole elementari, non intendano emanare colla massima urgenza disposizioni, affinché nel corrente anno nulla venga innovato circa l'insegnamento religioso nelle scuole elementari della provincia di Bergamo, e ciò indipendentemente dall'esito dei ricorsi contro la citata deliberazione del Consiglio provinciale scolastico »;

Benaglio, ai ministri dell'interno e dell'istruzione pubblica, « per conoscere se di fronte all'agitazione dei padri di famiglia di un grande numero di comuni della provincia di Bergamo provocata dalle tardive disposizioni prese da quel Consiglio provinciale scolastico non credano di prendere provvedimenti per impedire che durante il corrente anno scolastico sieno portate innovazioni circa l'insegnamento religioso nelle scuole elementari di quella provincia ».

RISPOSTA SCRITTA. « Nell'adunanza del 13 dicembre u. s. il Consiglio scolastico provinciale di Bergamo deliberò che l'insegnamento religioso nelle scuole pubbliche elementari sia impartito in ore estranee all'orario normale delle lezioni, con retribuzioni aggiuntive ai maestri delle scuole, cui sia affidato; che tale insegnamento non sia impartito nelle classi quinta e sesta, e che i comuni si astengano dal distribuire ai padri di famiglia moduli per la richiesta di detto insegnamento.

« Tale deliberazione quel Consiglio ha preso nei limiti della sua competenza, ed in conformità di precedenti deliberazioni di altri Consigli provinciali scolastici già approvate dal Ministero dell'istruzione, conformi alla giurisprudenza costante della Commissione consultiva per le controversie scolastiche; e pertanto il Ministero stesso non può annullarla e nemmeno sospenderla; ma solo può riservarsi di esaminare con ogni attenzione, com'è dover suo, i regolari ricorsi che eventualmente gli pervengano contro la deliberazione suddetta, sentendo sopra di essi il parere della Commissione consultiva, a norma di legge.

« Questa la risposta che il sottoscritto, a nome anche dell'onorevole collega per l'interno, può dare alle interrogazioni del-

l'onorevole Paolo Bonomi e dell'onorevole Benaglio.

« Il sottosegretario di Stato: TESO ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Buonanno, « per sapere quando si provvederà ai lavori di bonifica della campagna vicana in Terra di Lavoro ».

RISPOSTA SCRITTA. « Il primo tronco del canale diversivo per la bonifica della campagna vicana compreso tra l'incile del Volturmo e il canale vecchio, costruito dall'impresa Ingegnere Achille Iesi, è stato già ultimato e collaudato.

« Il progetto per la costruzione di una tomba a sifone nei Regi Lagni all'attraversamento del predetto canale diversivo, compilato in data 25 ottobre 1910 dall'Ufficio del Genio civile di Caserta con una previsione di spesa di lire 420,000, venne restituito all'Ufficio stesso perchè vi avesse introdotto alcune modificazioni suggerite dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

« L'Ufficio predetto sta inoltre compilando il progetto, che si è ripromesso di presentare quanto prima, dei lavori occorrenti per il secondo tronco del canale diversivo in parola tra i Regi Lagni e le vasche di colmata pel quale è stata preventivamente prevista la spesa di lire 1,500,000.

« Il Ministero non mancherà da parte sua di eseguire con sollecitudine la prescritta istruttoria per l'approvazione dei progetti stessi: però si avverte che la attuazione dei lavori sarà subordinata alla concessione di un aumento dell'annuo stanziamento di bilancio, già proposto per il prossimo quadriennio.

« Il sottosegretario di Stato: DE SETA ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione all'ordine del giorno di oggi è dell'onorevole Strigari, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se e come intenda provvedere a che l'insegnamento della Storia antica nella Facoltà di lettere di Napoli venga regolarmente impartita dal suo titolare, ponendo fine ad uno stato precario, che ormai dura da sette anni, e non può a meno di danneggiare il buon andamento degli studi ».

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

TESO, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Il professore Ettore Pais, ordinario di storia antica nell'Università di

Napoli, con decreto ministeriale del 30 novembre 1905 fu incaricato di compiere una serie di studi e di ricerche, che potessero fornire gli elementi necessari per la pubblicazione di un trattato generale di geografia storica, topografica e monumentale dell'Italia antica.

Per compiere queste ricerche il Pais fu autorizzato a risiedere in Roma, e a visitare tutti i luoghi della Penisola e delle Isole, che avessero particolare interesse per il suo studio.

Perciò non ha potuto attendere al suo corso di storia antica nella Università di Napoli; ma quell'insegnamento non fu per ciò trascurato, avendovi il Ministero provveduto con una supplenza affidata al professor Alberto Pirro, che ha regolarmente e diligentemente adempiuto all'ufficio, dimodochè per l'assenza del titolare non è stato danneggiato il buon andamento degli studi.

Debbo aggiungere che la Facoltà giuridica dell'Università di Roma ha unanimemente espresso il voto che sia istituita la cattedra di epigrafia giuridica, affidandola al professor Pais. Il Consiglio superiore della pubblica istruzione ha dato avviso favorevole alla istituzione di questa cattedra, solo modificandone il titolo, che, secondo i suggerimenti del Consiglio superiore, dovrebbe essere di epigrafia giuridica e papirologia. Però la deliberazione della Facoltà di Roma e del Consiglio superiore della pubblica istruzione non ha potuto avere finora attuazione, non essendosi resa vacante alcuna cattedra di professore ordinario di materie complementari, tra quelle che sono a libera disposizione del ministro.

Appena sarà vacante, e il professor Pais potrà essere nominato a Roma, si provvederà stabilmente alla cattedra di storia antica dell'Università di Napoli, secondo la proposta che farà quella Facoltà di lettere.

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

STRIGARI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione della cortesia che mi ha usato nel rimettere ad oggi questa interrogazione; ma non posso interamente ringraziarlo del contenuto della sua risposta.

La mia interrogazione ha una finalità assolutamente obiettiva; essa prescinde dalla persona dei professori successivamente proposti all'insegnamento nella cattedra di storia antica presso l'Università di Napoli, ma constata semplicemente il fatto che dal 1905

ad oggi il titolare di quella cattedra non esiste di fatto presso la Facoltà di lettere dell'Università di Napoli, la quale, comparativamente alle altre Facoltà di altre Università del Regno, può dirsi la più affollata di studenti.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che la ragione per cui il titolare è assente è legittima, e non ne dubitavo, perchè anche io avevo letto il decreto che devolveva al professor Pais un corso di indagini e studi interessantissimi, per compiere il quale occorreva una serie molto lunga di anni, ma ciò non vale che a dimostrare sempre più la necessità di eliminare una condizione di cose affatto anormale, cioè di una cattedra affidata *in partibus*. Perchè il decorso di sette anni dimostra che non si tratta di un'assenza momentanea...

TESO, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Cinque anni, perchè il decreto è del 30 novembre 1905.

STRIGARI. E sia anche di cinque (sebene potrei dirle che già dall'anno precedente la cattedra era vuota, per cui i miei conti tornerebbero); non è questione di sofisticare anno più o meno, quando ella stessa, rilevando l'importanza degli studi affidati al titolare della cattedra di storia antica in quella Università, non ha potuto fare a meno di riconoscere che occorre molto altro tempo perchè gli studi stessi siano portati a compimento.

Ella ha detto che l'insegnamento è affidato ad un supplente. E vero, ma a prescindere da una ragione di ordine generale, sufficiente a giustificare quella parte della mia interrogazione che deplora il cattivo andamento degli studi, cioè che i successivi incarichi fanno mancare all'insegnamento quella continuità di indirizzo che è uno dei coefficienti maggiori perchè lo studio si renda proficuo, io le farò rilevare che negli annuari del 1906 e del 1907, che io mi son preso la cura di compulsare, non vi è segnato alcun incarico. Gli incarichi si sono avuti negli anni 1908, 1909 e 1910, e questi incarichi sono stati sì devoluti a valorosissimi professori, ma a diversi, cosicchè la continuità dell'insegnamento agli studenti è stata anno per anno menomata, se non distrutta.

Ora domando all'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione: crede ella che in una Università importante come quella di Napoli debba e possa durare ancora questo vescovato *in partibus* relativamente all'insegnamento della storia



antica, vale a dire ad uno dei più importanti insegnamenti della Facoltà di lettere? Se lo affermerà dissentirò fortemente da lui, se non lo affermerà dovrà il Ministero trovare la via più rapida per dare all'Università di Napoli un titolare effettivo per la storia antica cui quella Università ha dritto.

Ella dice che questo stato di cose potrà cessare quando vaccherà una delle cattedre a Roma per istituire il corso di epigrafia cui potrebbe destinarsi il professor Pais. Io non mi intendo molto di queste cose, però se ella crede che ciò possa avvenire entro quest'anno, vada pure, ma se non fosse così, mi permetto di sottoporle un suggerimento che forse non sarà esatto, ma sul quale ad ogni modo richiamo la sua attenzione.

Non si potrebbe trasferire il titolare della cattedra di storia antica di Napoli ad un'altra Università minore, od anche ad altra Università di uguale importanza, a quella di Roma, ad esempio, o di altra città? Perché a mio avviso è sovra tutto urgente la necessità che si provvegga affinché gli studi della storia antica a Napoli vengano impartiti con unità di indirizzo e di criterio da un professore titolare, perchè l'Università di Napoli non ha il dovere di tollerare a lungo una titolarità *in partibus*.

Ed ho finito.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Il Ministero della pubblica istruzione non può accogliere la proposta dell'onorevole Strigari diretta a rendere definitivamente vacante la cattedra di storia antica nella Facoltà di lettere di Napoli, perchè non conciliabile con le disposizioni vigenti in materia; nè può fare profezie sulla possibilità di provvedere entro quest'anno alla cattedra di epigrafia in Roma.

Posso però assicurare l'onorevole Strigari che la condizione fatta all'Università di Napoli per l'insegnamento della storia antica non sarà trascurata dal Ministero, il quale terrà presenti i voti dell'onorevole interrogante col desiderio che possano essere sollecitamente soddisfatti.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Montemartini ai ministri della pubblica istruzione e della grazia e giustizia « sopra il contegno remissivo dell'autorità scolastiche e giudiziarie di fronte

al convitto privato detto *Pio X* in Caserta ».

Questa interrogazione però è rimessa a venerdì.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Cesare Nava e Cornaggia al ministro della istruzione pubblica « circa il richiamo al professor Floridia del liceo di Modica, infitto il 4 marzo prossimo passato e ribadito più tardi ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Nunziante, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se non creda urgente provvedere affinché si affrettino i lavori di demolizione a Palmi per evitare che si abbiano a deplorare, dopo le vittime del terremoto, quelle del Genio civile ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Circa la necessità e l'urgenza dalle demolizioni delle case pericolanti nella città di Palmi, io posso assicurare l'onorevole Nunziante che nell'entrante settimana si recherà sul luogo una Commissione, la quale, oltre all'esaminare la prima zona, esaminerà anche quanto riguarda la seconda zona, del cui sgombero si è occupato anche lo stesso onorevole Nunziante.

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

NUNZIANTE. Ho creduto di compiere un dovere richiamando l'attenzione del Governo sopra uno stato di cose che costituisce non un grave, ma un gravissimo pericolo per la cittadinanza di Palmi. Ora, dopo la breve risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, prendo atto delle sue dichiarazioni, augurandomi di non dover ritornare sull'argomento.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Aprile, al ministro dell'interno, « per sapere se, per evitare interramenti senza la sicurezza della morte avvenuta, non ritenga opportuno modificare il regolamento di polizia mortuaria prescrivendo più rigorosa osservanza e nuove norme che rendano meno frequenti o meno possibili i casi raccapriccianti di seppelliti vivi ».

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

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo che questa interrogazione sia rimessa a martedì prossimo.

PRESIDENTE. Sta bene. Segue l'interrogazione dell'onorevole De Benedictis al

ministro dei lavori pubblici « per conoscere se intenda modificare l'orario ferroviario sulla linea Teramo-Giulianova, nel senso che si abbiano pronte le coincidenze con i treni da e per Castellammare Adriatico, rendendo così più facili e meno incommode le comunicazioni tra il primo e il secondo circondario di quella provincia ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Osservo anzitutto che sulla linea Teramo-Giulianova esistono cinque coppie di treni; le quali corrispondono alle esigenze del traffico.

Non si potrebbe aggiungere un'altra coppia, perchè l'articolo 4 della legge del luglio 1907 vi si oppone. Si potrebbe pensare soltanto a possibili modificazioni degli orari della linea Teramo-Giulianova, quando però queste modificazioni fossero suggerite dalle autorità locali e riconosciute rispondenti ai bisogni delle località medesime.

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

DE BENEDICTIS. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della cortese risposta, ma di essa non posso dichiararmi soddisfatto, perchè lascia le cose nello stato in cui presentemente si trovano, mentre gl'inconvenienti lamentati non possono ulteriormente continuare.

La questione ha più importanza di quanto, a prima vista, potrebbe assegnarsi al riordinamento dell'orario ferroviario di una linea secondaria, come la Teramo-Giulianova; poichè da esso dipendono l'attività e la vita commerciale di una intera provincia.

Teramo non è nel centro della provincia omonima, di cui la maggior parte resta a sud della linea Teramo-Giulianova.

Tanto vero che, mentre una sola stazione dell'Abruzzo teramano è sul tronco ferroviario Giulianova-Ancona, ben otto stazioni ferroviarie si trovano su quello Giulianova-Castellammare Adriatico-Sulmona.

Fra tali stazioni havvene alcuna importantissima, come quella di Castellammare Adriatico, e tutte sono gli scali dell'Abruzzo interno, le cui popolazioni, per raggiungere talune di esse, impiegano talvolta intere giornate.

Ora le comunicazioni, che dovrebbero essere facili e celeri tra il capoluogo e le stazioni ferroviarie, sono invece rese diffi-

cilissime dall'orario impossibile che abbiamo.

Basti dire che, fatta eccezione per due treni (da e per Castellammare Adriatico), e sono i diretti della notte; per gli altri treni s'impongono soste di ore alla stazione di Giulianova, in attesa di coincidenza sull'arteria ferroviaria principale Ancona-Castellammare Adriatico.

C'è un treno che parte da Teramo alle 12.30, ed ha una fermata di due ore a Giulianova, per modo che il viaggiatore arriva a Castellammare alle 16.30, impiegando oltre quattro ore per percorrere, a mala pena, 60 chilometri, quando non si abbiano gl'immancabili ritardi.

E si noti che il treno di cui parlo ci pone in comunicazione con Roma!

Urge pertanto provvedere, e, con un po' di buona volontà, si possono soddisfare le legittime esigenze di quelle popolazioni.

Basterebbe ritardare di qualche ora la partenza del treno, di cui ho fatto cenno (N. 3346), il quale muove da Teramo alle 12.30 e farlo partire alle 14.30, perchè non si avesse l'attesa lamentata.

Se poi si ritardasse di qualche ora il treno 1840, che muove da Foggia alle 6.37 del mattino e arriva a Giulianova alle 13.53, si potrebbe trasportare il treno, ora in partenza alle 15.55, alle ore 4.30 del mattino, con notevole vantaggio di una intera provincia; anche di quelli che si trovano a nord della Giulianova-Teramo.

In tali sensi hanno emesso, già da tempo, ripetuti voti gli enti locali, come provincia, comune, Camera di commercio, ed io confido che l'onorevole sottosegretario di Stato sarà sollecito ad ascoltarli, provvedendo del pari a migliorare il materiale e il funzionamento di un servizio ferroviario, che da noi fa spesso rimpiangere le vecchie e caluniate diligenze abruzzesi. (*Approvazioni*).

LEALI. Ha ragione!

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Anche per far contento il collega Leali dichiaro che il nodo della questione è questo: si può mutare anche di un'ora l'orario della Bologna-Ancona-Brindisi, che è una linea internazionale, che porta la valigia delle Indie ed ha un traffico tante importante? Ciò non può avvenire, per soddisfare anche dei bisogni legittimi, come quelli esposti dall'onorevole De Benedictis.

D'altra parte avevo detto che per la linea Teramo Giulianova, quando dalle autorità locali fossero fatti presenti i bisogni esposti dall'onorevole interrogante, la Direzione delle ferrovie di Stato sarebbe disposta a modificare gli orari medesimi.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Molina, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per sapere se sia vero essersi rimandata la presentazione del progetto di legge annunciato nel discorso di Alba per un equo riordinamento dell'Amministrazione della pubblica sicurezza, e se non creda invece doveroso verso il personale e utile allo Stato affrettare la soluzione di così urgente e importante problema ».

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

**CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno.** Le promesse fatte nella circostanza a cui accenna l'onorevole interrogante dovranno essere mantenute. Posso assicurare l'onorevole Molina che sono già da parecchi giorni nel mio gabinetto le proposte concrete che dovranno essere esaminate e definitivamente approvate dall'onorevole ministro per essere sottoposte al Consiglio di ministri e quindi convertite in disegno di legge.

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

**MOLINA.** Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato all'interno per la sua risposta e confido che la pronta promessa sarà seguita dall'attendere corto.

Sono lieto che egli abbia riconosciuta la necessità di una sollecita e completa soluzione del grave problema di cui si occupa la mia interrogazione.

L'Amministrazione della pubblica sicurezza è quella specialmente sulla quale s'incardina la forza e la prosperità dello Stato, poichè assicura l'ordine all'interno, la tranquillità dei cittadini, il libero esercizio delle migliori energie.

L'ufficio, spesse volte ingrato e pericoloso, ma nobilissimo sempre, della tutela pubblica, esige doti speciali di fibra, di mente e di cuore. Perchè agenti e funzionari possano essere forniti di tali qualità occorrono rigidità e criterio nella scelta, trattamento lusinghiero e generoso nella carriera. Ora spero che il progetto annunciato dall'onorevole Calissano risponderà a questi principi, senza i quali, stia certo, si farebbe opera vana.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Sighieri, al ministro dei la-

veri pubblici, « per conoscere quali cause hanno impedito i lavori da lungo tempo progettati per la stazione di Migliarino, linea Pisa-Genova ».

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

**DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Circa i lavori di sistemazione e di ampliamento nella stazione di Migliarino, l'onorevole Sighieri ebbe ad interrogare il mio predecessore onorevole Celsia, il quale dichiarò che date le disponibilità dei fondi patrimoniali non si potevano per allora disporre lavori per l'ampliamento della stazione di Migliarino.

In seguito la Direzione delle ferrovie di Stato ha disposto un progetto di lavori, accennati dall'onorevole Sighieri, ma siccome per la loro esecuzione occorrono circa 400 mila lire, non si sono ancora potuti eseguire per le stesse ragioni addotte dal mio predecessore.

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

**SIGHIERI.** La risposta datami dall'onorevole sottosegretario di Stato, e che già prevedevo, non rispecchia l'effettivo stato delle cose. Mi permetta dunque la Camera di trattenermi un poco sull'argomento.

**PRESIDENTE.** Non oltrepassi però i cinque minuti!

**SIGHIERI.** La stazione di Migliarino, sulla linea Pisa-Genova, non interessa soltanto la popolazione del comune di Vecchiano, che da tanto tempo ne domanda la sistemazione, ma interessa tutto l'esercizio, che si svolge sulla linea Pisa-Genova.

Sono a tutti note le tristi condizioni della stazione di Pisa, data la ristrettezza dei piazzali di rifugio; or bene, la stazione di Migliarino, secondo un progetto fatto dalla Direzione delle ferrovie, doveva servire come punto di smistamento della stazione di Pisa: dato questo progetto, convengo anch'io che occorrerebbe la spesa di 400 mila lire e forse neppure basterebbe.

Ma di questo progetto, non so per quale ragione, ora non si parla più; non rimane quindi che la semplice modificazione e sistemazione della stazione di Migliarino, alla quale non si vuole accondiscendere dalla Direzione delle ferrovie, e a suo tempo ne indagherò le ragioni.

Per questa sistemazione la spesa occorrente è limitatissima, poichè si tratta solo di spostare un casotto in legno da destra a sinistra e, dove è ora il casotto, fare un

piano caricatore, per ovviare all'inconveniente che oggi si verifica per i commercianti e gli agricoltori restando obbligati a far portare i loro prodotti, con aggravio di spese, alla stazione di Torre del Lago o a quella di Pisa. Così ha dovuto fare ancora pochi giorni fa un produttore di vino per una spedizione di cinque mila ettolitri.

Se la stazione di Migliarino non è stata sistemata molti anni fa, ciò è colpa di chi non ha saputo dare indirizzo migliore allo sviluppo del transito dei treni diretti, che passano su questa linea, mentre se la sistemazione si fosse fatta, costruendosi quel binario che la Direzione delle ferrovie non ha mai voluto impiantare, sarebbe stato possibile eliminare anche l'inconveniente dei ritardi, che su questa linea sempre si verificano, come sanno i colleghi che vengono da Genova e viceversa.

Senza dilungarmi troppo, per non far perder tempo alla Camera, mi riservo, in occasione della discussione generale della legge sulle ferrovie, di dimostrare, con l'esempio della stazione di Migliarino, che la trascuratezza nel compiere binari consimili ha posto il Governo nella necessità di proporre, come sarà proposto nel disegno di legge sulle ferrovie, la provvista degli ottomila carri, e ciò deriva dal cattivo servizio e dalla mala distribuzione dei binari nelle stazioni del tipo di quella di Migliarino.

Non posso in nessun modo dichiararmi sodisfatto, e prego l'onorevole sottosegretario di Stato affinché voglia far ritornare la Direzione generale delle ferrovie ad esaminare questa sistemazione, perchè con ciò si renderà anche un atto di giustizia alle popolazioni agricole interessate ed una sicura utilità per l'erario col maggiore traffico derivante da questa invocata sistemazione.

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

Spirito Beniamino, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere se il meditato abbandono in cui attualmente si lascia l'Osservatorio meteorologico di Caggiano, suoni rispetto alla legge, e conferisca alla scienza ed al migliore svolgimento degl'istituti e dei servizi pubblici »;

Cutrufelli, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quali provvedimenti ha adottato od intenda adottare il Governo per garantire la sicurezza pubblica sulle fer-

rovie complementari di Sicilia e segnatamente sulla Castelvetro-Partanna »;

Casalini Giulio, ai ministri degli affari esteri e dell'interno, « per conoscere le ragioni dell'arbitrario arresto e dell'arbitraria detenzione dei giovani Marini Pio Luigi e Ciaffi Raffaele a Locarno e ad Arona »;

Pellegrino, al ministro dei lavori pubblici, « con quali criteri di giustizia distributiva l'Amministrazione delle ferrovie abbia concesso, in occasione dell'epidemia colerica, dei sussidi ai ferrovieri di Bari, Foggia, Brindisi, Francavilla e li abbia negati ai ferrovieri di Lecce che si son trovati in identiche condizioni ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Arrivabene, al ministro della marina, « per sapere se ritenga opportune le pubblicazioni avvenute sul tema delle prossime manovre navali e sulla formazione delle squadre, pubblicità non necessaria per raggiungere il vero scopo al quale mirano le esercitazioni navali ».

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

**BERGAMASCO, sottosegretario di Stato per la marina.** Il Ministero della marina, in occasione di manovre, si trova davanti ad un bivio: o dare comunicati alla stampa, oppure rettificare le notizie che possono essere da questa propalate, notizie inesatte che potrebbero anche fuorviare l'opinione pubblica sulle cose della nostra difesa.

Se guardiamo a quello che fanno le altre nazioni in questa materia, troviamo che esse si dividono in due grandi campi: vi sono le nazioni che danno informazioni ufficiali alla stampa, come la Francia, gli Stati Uniti d'America e l'Inghilterra, quest'ultima fino all'anno scorso. In queste nazioni c'è una vera larghezza di notizie e d'informazioni. La Francia è in questa materia tanto larga che sui giornali politici e tecnici suoi, si possono ricostituire le manovre navali in tutte le loro fasi non solo, ma anche nei più piccoli particolari.

In Inghilterra poi si è usato il sistema di fare una comunicazione al Parlamento, mediante un resoconto stampato, di duecento o trecento pagine con schizzi e con tutti i dettagli sulle manovre. Solo l'anno scorso l'Inghilterra ha creduto, per ragioni speciali, di fare le manovre con segretezza e senza comunicazioni ai giornali.

Ma ricorderà l'onorevole Arrivabene, che è studioso di queste materie, come in Inghilterra appunto l'anno scorso, si sia elevata una polemica vivacissima su tutti i giornali,

alla quale hanno preso parte non solo pubblicisti illustri, ma anche uomini politici ed ammiragli insigni tra i quali basta nominare il White e il Deware.

Da questa polemica è risultato che gli studiosi della materia, che sono competenti e che hanno veramente interesse di conoscere come si siano svolte le manovre, hanno potuto ricostituire con sufficiente approssimazione come si erano passate le cose.

Nell'altro campo, cioè nel campo di quelli che vogliono mantenere il segreto su tutto quanto riguarda la difesa nazionale, troviamo la Germania e l'Austria-Ungheria. Ciò nonostante però, l'Austria-Ungheria ha invitato i membri delle sue delegazioni ad assistere alle manovre navali due anni or sono: e sappiamo che cinquantanove su centoventi membri delle delegazioni hanno preso parte a questa gita, assistendo alle manovre.

Ora è difficile conservare il segreto su operazioni, alle quali si fanno assistere cinquantanove deputati. Ad ogni modo, in un paese come il nostro, coll'assoluta libertà di stampa della quale godiamo, il voler tenere segreto ciò che si fa in materia di manovre navali, riuscirebbe assolutamente impossibile. Noi seguiamo in ciò la tradizione iniziata nella marina dal compianto ammiraglio Mirabello, il quale cominciò ad invitare deputati e senatori ed anche i rappresentanti della stampa ad assistere alle manovre, raggiungendo con ciò uno scopo altissimo, quale fu quello di far conoscere ed apprezzare le cose della nostra marina al Paese, all'opinione pubblica, al Parlamento, mentre, prima, della marina, poco si parlava e pochi si interessavano.

Dopo di allora cominciò la nostra marina da guerra ad essere oggetto dell'attenzione e delle vigili cure del Paese e del Parlamento e, francamente, non possiamo essere malcontenti dei risultati ottenuti, in quanto che dall'Amministrazione Mirabello ebbe inizio il rifiorimento, il risorgimento della marina stessa.

Che se l'onorevole Arrivabene, intendesse con la sua interrogazione di alludere a qualche pubblicazione speciale, comparsa su qualche periodico non ufficiale, lo assicuro che il Ministero si disinteressa completamente a tali pubblicazioni e mi piace ancora di assicurare l'onorevole interrogante che, come per il passato, l'Amministrazione della marina continuerà nel sistema di comunicare alla stampa ed al pubblico solo quelle notizie che non hanno carattere as-

olutamente riservato per l'interesse della difesa nazionale.

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

ARRIVABENE. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle franche e leali dichiarazioni, delle quali prendo atto. Certo vi è un po' di morbosità in noi, alle volte, per la mania di pubblicare certe notizie, perchè c'è differenza tra informazione e informazione, e si potrebbero citare molti esempi. Mi limiterò a citarne uno.

Sfogliando il nostro ultimo bilancio della marina, non per colpa certo dell'onorevole Del Balzo, che ne fu ottimo e coscienzioso relatore, troviamo dei dati sui tiri navali, dati che tutte le altre marine considerano come riservatissimi.

Potrei portare anche un altro esempio. Mentre noi, non sempre, o con grandissima difficoltà, arriviamo a conoscere le forze delle stazioni torpediniere della nostra alleanza di oltre Adriatico, noi invece, a cura del Ministero, abbiamo mensilmente il fascicolo della *Rivista marittima*, sul quale figura in appendice la dislocazione completa di tutte le nostre forze, cogli stati maggiori relativi, con l'armata di riserva, eccetera.

Certo è da ritenersi saggia opera di Governo quella di sistemare e disciplinare le informazioni che il Ministero accorda alla pubblicità sulle esercitazioni e manovre, poichè disgraziatamente in Italia queste informazioni vengono poi sfruttate o male interpretate da scrittori non sempre tecnici, i quali illudono la pubblica opinione e falsano completamente l'esatto affidamento che oggi la nazione può fare sulla sua marina da guerra, aumentando in modo smisurato l'ottimismo che li anima, ed alterando il coefficiente e l'esponente di forza che la nostra flotta oggi rappresenta di fronte alle flotte delle altre nazioni che, in un malaugurato giorno, ci potrebbero essere di fronte.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Alberto Giovanelli, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere le ragioni che ritardano l'inizio dei lavori, già da tempo appaltati, della stazione ferroviaria di Lonigo ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nel luglio dello scorso anno fu approvata la perizia relativa all'ampliamento ed alla sistemazione del piazzale della stazione di Lonigo; posteriormente furono

bandite le aste e l'opera fu aggiudicata all'impresa Fratelli Orfanelli. Dopo avrebbero dovuto iniziarsi i lavori, ma a causa del tempo cattivo nella stagione invernale si sono dovuti differire sino ad oggi. Io ho però assicurazione dalla Direzione generale delle ferrovie che presto questi lavori saranno iniziati.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Alberto Giovanelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**GIOVANELLI ALBERTO.** Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle informazioni che ha dato e non posso che augurarmi che al più presto questi lavori siano eseguiti, perchè l'appalto fu dato nel settembre dell'anno scorso. Ora dal settembre al febbraio tali lavori avrebbero potuto essere cominciati, tanto più che molti di essi debbono venir eseguiti nell'interno della stazione, sicchè la stagione invernale non avrebbe dovuto impedirne l'inizio. Ad ogni modo confido che tra brevi giorni essi saranno iniziati.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione degli onorevoli Leonardi e Molina al ministro delle poste e dei telegrafi « per sapere se non sarebbe opportuno fare obbligo alle amministrazioni che dipendono dallo Stato e che ottengono concessioni di linee telefoniche di adibirle anche al servizio del pubblico col pagamento delle tariffe regolamentari ».

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

**VICINI, sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi.** Le amministrazioni dello Stato, che per le necessità dei loro servizi fanno impianti di linee telefoniche, non debbono chiedere la concessione all'amministrazione dei telefoni. L'amministrazione dei telefoni sarebbe quindi nell'impossibilità, anche soltanto per questo, di imporre oneri di servizio pubblico ad impianti che le diverse amministrazioni dello Stato fanno esclusivamente a loro spese, per uso loro, senza aver bisogno di alcun decreto di concessione.

La ragione giuridica è quindi per sè stessa convincente. Ma aggiunga l'onorevole interrogante che anche quando le amministrazioni dello Stato credessero di poter concedere il servizio pubblico nei periodi di tempo nei quali le linee non servono alle loro comunicazioni, dovremmo noi impiantare un ufficio, tenervi un impiegato, e questo non credo che ci converrebbe.

La questione mi sembra molto semplice e può risolversi così: se si tratta di località nelle quali il servizio dei telefoni possa essere impiantato, e questo bisogno si senta, lo Stato può fare la linea propria col concorso degli enti locali, come la legge già ammette; se il bisogno non è sentito, non è il caso di assoggettarci a spese. Si aggiunga che non sarebbe possibile a molte amministrazioni di concedere che il pubblico intervenisse nelle comunicazioni sulle linee appartenenti alle amministrazioni dello Stato.

Escludo per esempio quelle del Ministero dell'interno. Mai la questura consentirebbe che si potesse valersi per uso pubblico di linee telefoniche che per il servizio della questura sono state impiantate.

Così non si consentirebbe per le linee dei servizi ferroviari e tramviari. Solo in pochi casi eccezionali la cosa potrebbe essere possibile; ed allora dovrebbe essere esaminata caso per caso, ma non credo che la soluzione del problema sia facile.

Ciò dipende anche dall'ordinamento presente dei nostri servizi telefonici, perchè per esempio, mentre la legge impone l'obbligo di congiungere i capoluoghi di provincia coi capoluoghi di circondario, queste linee non servono ai paesi che attraversano, e sono linee pubbliche, linee di Stato.

Forse in questo la legge può parere eccessiva, ma così stabilisce.

Del resto la ragione più grave è la prima che ho invocato, cioè che non v'è concessione e il Ministero delle poste non può imporre obblighi alle amministrazioni alle quali nulla ha concesso: che se volesse giovare delle linee fatte a spese di queste amministrazioni, evidentemente le amministrazioni gli imporrebbero di pagare le linee delle quali si volesse servire, cosicchè sarebbe più semplice che il Ministero delle poste le costruisse direttamente.

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

**LEONARDI.** Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della cortese risposta. Sono stato mosso a fare questa interrogazione dal fatto che l'amministrazione dei canali demaniali, dei canali Cavour ha costruito una rete telefonica propria.

Ed allora quei comuni e quelle popolazioni hanno creduto di avanzare domanda per potersi servire di quei posti telefonici ad uso pubblico, naturalmente pagando il relativo canone. Ora l'amministrazione dei canali Cavour, essendosi diretta al Ministero delle poste, ebbe per risposta che non era

ammissibile che fosse data questa concessione di valersi di quella rete telefonica per uso pubblico.

A me pare che, visto che i denari che sono stati spesi sono del pubblico e che questa rete telefonica non serve che in casi eccezionali di rotta e che è stata appunto costruita per questo, il pubblico potrebbe essere ammesso a servirsene, naturalmente pagando il relativo canone.

E questa mia interrogazione mi pare tanto più opportuna ora, che la questione telefonica è diventata una questione importantissima. Si risponde sempre che non ci sono danari per costruire linee telefoniche. Ora qui le linee telefoniche sono state già costruite e col danaro dei contribuenti. Non c'è quindi una ragione perchè questo denaro debba essere impiegato soltanto per una amministrazione. Così pure io avevo preso in esame il caso generale, per dimostrare l'opportunità di fare obbligo alle amministrazioni dipendenti dallo Stato, o che si valgono del danaro pubblico, di mettere a disposizione del pubblico le loro reti telefoniche, quando non servono ad esse.

Per esempio, vi è una linea telefonica costruita fra Roma e Firenze a spese delle ferrovie; il che vuol dire sempre col pubblico denaro. Ebbene, poichè molte volte le linee telefoniche pubbliche non bastano al servizio del pubblico, mi pare che in quelle ore in cui non serve all'uso delle ferrovie, quella linea potrebbe essere messa a disposizione del pubblico.

Ad ogni modo, io pregherei di vedere se, tolti naturalmente i casi eccezionali, che l'onorevole sottosegretario di Stato ha accennato, cioè quelli del servizio della questura e del Ministero dell'interno, le linee telefoniche costruite col denaro pubblico, non debbano essere messe a disposizione del pubblico nelle ore e nel tempo in cui non servono all'amministrazione, che le ha costruite.

Io, quindi, non posso dichiararmi soddisfatto, nè insoddisfatto, ma pregherei di esaminare attentamente la questione.

VICINI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VICINI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. Non ho difficoltà di dichiarare che, d'accordo col Ministero dei lavori pubblici, studieremo il caso speciale indicato dall'onorevole interrogante. Ma se egli, nella sua interrogazione, lo avesse indicato, sarei stato più preciso nella risposta; men-

tre ho dovuto rispondere con l'esposizione di concetti generali.

PRESIDENTE. Ha ragione. Io ho ripetutamente insistito, ma purtroppo invano, nel raccomandare ai colleghi di formulare le interrogazioni nei termini prescritti dal regolamento.

Gli onorevoli rappresentanti del Governo dovrebbero rifiutarsi però di rispondere alle interrogazioni che non sono conformi alle precise norme regolamentari.

TURATI. Onorevole Presidente, non li incoraggi troppo su questa via!

PRESIDENTE. Sono così esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno d'oggi.

### Convocazione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che gli Uffici sono convocati per giovedì prossimo alle ore 11, col seguente ordine del giorno:

Esame dei seguenti disegni di legge:

Per i laboratori di vigilanza igienica (*Approvato dal Senato*) (739).

Indicazioni stradali (*D'iniziativa del Senato*) (741).

Permuta di un oggetto appartenente al Museo nazionale di Napoli con altro appartenente ai reali Musei di Berlino (752).

Proroga dei termini per la revisione straordinaria delle liste elettorali commerciali (759).

Esame delle seguenti proposte di legge:

Costituzione in comune di Conca Casale, frazione del comune di Pozzilli, del deputato Cimorelli (770).

Tombola telegrafica a favore degli ospedali e dei ricoveri di Mirandola e Finale Emilia e dell'ospedale di San Felice sul Panaro, dei deputati Agnini e Ferri Giacomo (771).

Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Massa, di Pontremoli, di Fivizzano e di Castelnuovo Garfagnana, d'iniziativa del deputato Cimati ed altri (772).

L'ufficio VII deve inoltre esaminare la seguente proposta di legge:

Costituzione in comune di Calciano frazione del comune di Garaguso, d'iniziativa del deputato Materi (761).

Non essendovi osservazioni in contrario, l'ordine del giorno degli Uffici rimarrà così stabilito.

(Così è stabilito).

### Svolgimento di una proposta di legge del deputato Cannavina.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento d'una proposta di legge del deputato Cannavina, per conversione in tombola della lotteria a favore degli ospedali di Campobasso, Isernia ed altri.

Si dia lettura di questa proposta.

**SCALINI, segretario, legge: (Vedi seduta del 4 febbraio 1911).**

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cannavina ha facoltà di svolgerla.

**CANNAVINA.** Onorevoli colleghi, non ruberò molto tempo alla Camera; e poche parole basteranno per dimostrare l'urgenza di provvedere in merito a questa proposta che porta la firma di tutti i rappresentanti politici della provincia di Campobasso e la mia.

Ecco di che si tratta. Con la legge del 1907 venne concessuta agli enti ospitalieri della provincia di Campobasso e ad altre opere pie una lotteria. Codesta lotteria dovrebbe estrarsi nell'esercizio 1912-13, e le operazioni relative dovrebbero incominciare alla fine del 1911.

Se non che s'è notato, per larga esperienza, che le lotterie non incontrano il favore del pubblico; donde la necessità di tramutarle in tombole: tanto più che, per l'esercizio 1912-13, sono concertate due tombole: l'una a favore di taluni enti di Sampierdarena, e l'altra a favore di enti di Arezzo e San Sepolcro. Il che creerebbe questa condizione difficile di cose: che i vari enti interessati non potrebbero consorzarsi, non essendo possibile un consorzio per concessioni differenti.

A questo s'aggiunga che la stessa legge del 1907, che concedeva la lotteria a favore degli enti della provincia di Campobasso, porta addirittura in epigrafe queste parole: *Legge che concede una tombola, ecc.* Quindi è indispensabile chiarire che potrebbe essere un errore quello in cui s'incorse con la legge del 1907.

D'altra parte, questa non è cosa nuova, giacchè anche alla Lega navale era stata concessa una lotteria; ma poi, per non essersi trovata accettabile da parte del pubblico la lotteria, si chiese e si ottenne che la lotteria venisse tramutata in tombola.

Per queste considerazioni, m'auguro che il Governo e la Camera vorranno prendere in considerazione la modesta proposta che

porta la firma mia e quella d'altri rappresentanti della provincia di Campobasso.

**GALLINO, sottosegretario di Stato per le finanze.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**GALLINO, sottosegretario di Stato per le finanze.** Il Governo non s'oppone che sia presa in considerazione la proposta dell'onorevole Cannavina e d'altri deputati, per quanto sarà molto difficile che la proposta stessa venga approvata.

**PRESIDENTE.** Metto a partito se si debba prendere in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Cannavina e d'altri deputati.

*(È presa in considerazione).*

### Presentazione di una relazione.

**PRESIDENTE.** Invito l'onorevole Strigari a venire alla tribuna, per presentare una relazione.

**STRIGARI.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Conversione in legge del regio decreto 21 ottobre 1910, n. 735, riguardante la proroga della scadenza delle cambiali e degli assegni bancari pagabili nel comune di Napoli.

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Domande di autorizzazione a procedere.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca tre domande d'autorizzazione a procedere in giudizio.

La prima è contro il deputato Milana, pel reato di lesioni.

La Commissione propone, unanime, di concedere la chiesta autorizzazione.

Metto a partito questa proposta.

*(È approvata).*

La seconda è contro il deputato Canepa, per complicità in reati di diffamazione a mezzo della stampa.

La Commissione propone di negare la chiesta autorizzazione.

Metto a partito questa proposta.

*(È approvata).*

La terza è la domanda d'autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Buonanno per ingiurie e diffamazione a mezzo della stampa.

La Commissione unanime propone di concedere la chiesta autorizzazione.



Metto a partito la deliberazione della Commissione. Coloro che l'approvano sono pregati di alzarsi.

(È approvata).

### Votazione a scrutinio segreto.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto di vari disegni di legge.

Procederemo alla votazione dei primi cinque seguenti:

Proroga di agevolazioni tributarie per le case di abitazione in Roma.

Assegnazione straordinaria di 165,600 lire da iscriversi nel bilancio del tesoro per l'esercizio finanziario 1910-11 per la esecuzione di un atto di transazione fra l'Amministrazione dello Stato e gli eredi del barone Sava.

Proroga delle funzioni dell'attuale Consiglio dell'emigrazione.

Aumento del limite massimo delle annualità per pensioni di autorità al personale dipendente dai Ministeri del tesoro, delle finanze, di grazia e giustizia, degli affari esteri e della marina per l'esercizio finanziario 1910-11.

Autorizzazione di una maggiore assegnazione di 1,700,000 lire nel bilancio della marina per l'esercizio finanziario 1910-11 per la spedizione militare in Cina.

Si faccia la chiama.

**SCALINI, segretario,** fa la chiama.

**PRESIDENTE.** Lascieremo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno.

### Discussione sul disegno di legge: Modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato e miglioramento economico del personale.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: Modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato e miglioramento economico del personale.

Si dia lettura del disegno di legge.

**SCALINI, segretario,** dà lettura del disegno di legge. (V. Stampato n. 607-A).

**PRESIDENTE.** La discussione generale è aperta.

Primo degli oratori iscritti è l'onorevole Venceslao Amici il quale ha facoltà di parlare.

**AMICI VENCESLAO.** Cinque anni fa, quando dalla grande maggioranza fu vo-

luto il riscatto delle ferrovie, si credette trovato il rimedio alla insufficienza del servizio ferroviario: oggi, dopo cinque anni, l'istesso problema, insoluto, per non dire più complicato, seguita ad appassionare ed a preoccupare l'intero paese, che aspetta invano un colpo coraggioso e decisivo che lo tolga da tanta incertezza.

Il complesso argomento fu già tante volte e con tanta competenza dagli scrittori, dal Governo, da voi, onorevoli colleghi, esaminato sotto tutti gli aspetti ed in tutti i sensi: non sembri audacia la mia se valendomi di una modesta esperienza industriale mi permetto richiamare la vostra benevola attenzione su alcuni lati di esso, che credo possano essere ancora toccati, specialmente dal punto di vista pratico.

Il primo coefficiente, per il buon andamento di un'azienda, è la disciplina, non la disciplina a base di sferza e di punizioni, ma quella derivante dall'affiatamento, dallo spirito di corpo, dall'amore al servizio che deve sussistere nell'organizzazione di ogni azienda perchè dia il massimo rendimento.

Per ottenere la disciplina è indispensabile che i sottoposti abbiano piena stima, piena fiducia in chi li guida, poichè da questi sentimenti nasce la spontanea cooperazione volenterosa dei dipendenti.

È anche indispensabile che i dirigenti abbiano contatto con i sottoposti, che sappiano intervenire al momento opportuno, sappiano illuminarli verso il meglio. Vale più un « bene », un « bravo » al momento propizio che non una gratificazione fuor di posto.

L'organamento statale, preannunziato come il toccasana, cercando coi regolamenti di mantenere il senso del dovere; ammirabile e sublime là dove si manifesta, che però raramente si impone nella coscienza dell'uomo se non vi è indotto da forze materiali e morali che ad esso stiano vicino: anzichè rinvigorire, ha distrutto nella coscienza dei ferrovieri ogni sentimento di responsabilità, di spirito di iniziativa, di disciplina, senza cui nulla di vitale è possibile raggiungere.

Non basta la parte materiale, non basta l'applicazione dei regolamenti con le sue rigide conseguenze; è necessario prevenire, educare, incitare, innalzare il livello morale degli agenti.

Subito mi verrà obiettato: come è mai possibile ottenere questo con un personale di così disparate tendenze?

Io posso pure affermare, perchè praticamente l'ho sperimentato, che non solo è possibile, ma che l'unico mezzo per condurre il personale è precisamente quello di curarlo assiduamente, di non lasciarlo mai in balia di sè stesso, perchè così solo si forma quel nobilissimo vincolo morale di rispetto e di affettuosa devozione, necessario fra dipendenti e dirigenti.

Parimenti ho potuto constatare che con equanimità e giustizia, in mezzo al rigore del dovere, si può ottenere dal personale un perfetto servizio, il massimo rendimento: si può ottenere perfino l'entusiasmo e trascinarlo anche a sacrifici a favore della azienda che gli procaccia il lavoro, la vita.

Teniamo bene presente che dai suddetti concetti dipende la possibilità di arrivare tosto o tardi a rinsaldare nel personale di ogni classe quell'ordine, quell'amore al servizio, quella disciplina, tanto indispensabili per la regolarità dell'esercizio ferroviario e che, se questa non si ottenesse in breve volgere di tempo, potrebbero tornare completamente inutili i sacrifici fatti dal paese per consolidare il bilancio dello Stato, e per mettersi in condizioni di gareggiare colle altre nazioni, in tutte le principali manifestazioni dell'attuale progresso mondiale.

Invece che si è fatto colla statizzazione delle ferrovie?

La presente organizzazione per fare del nuovo sorse di un colpo fondendo e amalgamando le diverse aziende, mettendo cose e persone fuor di posto con mancanza di affiatamento, determinando quel disservizio che tutti abbiamo lamentato.

Logico e pratico sarebbe stato invece di lasciare le aziende esistenti sotto la guida di una ristretta direzione generale, la quale, sperimentalmente e gradualmente avesse fuse le aziende stesse senza forti scosse al servizio, ed allora il buon esito non poteva mancare.

Invece si è creato un congegno di uffici intricato come una fitta siepe, tanto che occorre un profondo studio per arrivare ad orizzontarvisi.

A prima vista non si doveva capire che le Direzioni compartimentali erano inutili?

A prima vista non si doveva comprendere che i tredici servizi sarebbero divenuti altrettante Direzioni generalie che da ognuna di esse sarebbero partiti come partono, valanghe di circolari, di norme, di disposizioni che avrebbero assorbito tutto il tempo di

chi deve soltanto leggerle, rispondere, riempire moduli e tutto a scapito del lavoro utile?

Questi servizi, con invadenza incessante, hanno finito per accentrare tutte le funzioni, anche le più trascurabili; non solo; ma quelli che avevano per loro natura un campo di attività ristretto, hanno finito per creare nuovi congegni, nuove regole per aggrovigliarsi sempre più.

Ed ecco che gli stampati, i moduli, i prospetti sono saliti ad un numero sbalorditivo: con tanta carta è aumentato il personale di scrittura in misura assolutamente sproporzionata: personale che non rappresenta alcuna produzione per l'azienda; per contro un vero sbilancio.

È da tempo che la nazione tutta va gridando contro l'organizzazione delle ferrovie e invece di semplificare non si è fatto altro che complicare, ingigantire, perchè si è lasciato il braccio libero alla burocrazia, la quale, come del resto avviene in tutti gli uffici pubblici, oggi non fa altro che la caccia all'avanzamento di posto. Per creare un posto di capo divisione o di capo sezione si moltiplica artificiosamente il lavoro inutile e con esso il personale che costa fior di danaro.

La burocrazia dovrebbe essere essa fautrice della semplificazione, poichè, col moltiplicare i posti non fa che moltiplicare i malcontenti, i quali mai potranno essere ben pagati dallo Stato perchè troppi: riducasi il numero ed allora si potrà ben pagare.

Per contro la nostra burocrazia, al più piccolo incidente, crea una complicazione di controlli, di stampati, ecc. con relativa sequela di nuovi impiegati, senza mai curarsi di tornare all'origine, di semplificare.

A dare incremento alla burocrazia concorre pure la natura del lavoro. Il lavoro fattivo richiede sforzi mentali, mentre il lavoro burocratico è comodo e dolce.

Governo e Amministrazione delle ferrovie, che avevano tanti esempi davanti a loro, fin dal nascere dovevano imporre con mano sicura e ferrea il freno al moltiplicarsi di congegni, con barocchi criteri invece non hanno fatto altro che aiutare le complicazioni creando un catafalco burocratico che ha trascinato inevitabilmente l'amministrazione delle ferrovie a riposare sopra due conetti principali: il nessun uso del buon senso, — il nessun valore del tempo.

Eppure il solo buon senso ha condotto gli Stati Uniti a quel mirabile sviluppo invidiato da tutto il mondo.

Il vecchio proverbio « tempo è moneta » ha fatto il suo turno; oggi invece dall'America ci viene l'ammaestramento che il tempo non vi è modo di comprarlo anche con tutto l'oro del mondo, ed è quindi il primo coefficiente della vita economica.

E proprio per le ferrovie, che sono il principale mezzo per la conquista del tempo, accade oggi in Italia che la loro amministrazione rappresenta l'antitesi del suesposto principio; basta averci avuto rapporto per aver netta la visuale dello sperpero di tempo che essa fa.

Ma quel che è peggio è la perdita di tempo che obbliga a fare ai terzi e che potrebbe tradursi in altrettanta ricchezza.

Un'amministrazione senza disciplina che non riposi sopra i due concetti dinanzi espressi non può assolutamente, comunque organizzata, ben camminare: i risultati mi danno ragione.

Per comprendere il confusionismo ferroviario credo basti ricordare che si è parlato dell'ordinazione delle 100 mila scope, dei 150 quintali di gomma arabica, di un milione di manichi da lime, di 200 chilometri di velluto rosso.

Ma io non voglio fermarmi a fare la critica dell'Amministrazione ferroviaria e dimostrare con cifre, raffronti, statistiche il danno che essa reca alla nazione: occorrerebbe troppo spazio e troppo tempo.

Tutto il paese oramai è convinto che le cose non vanno, che è necessario assolutamente cambiar rotta e affrontare coraggiosamente il problema.

Obliamo pure il passato, ma corriamo al riparo per l'avvenire.

Ma non è facile cosa; anzitutto perchè il personale è sfiduciato verso i suoi capi.

Basta aver percorso la *via crucis* degli uffici per sentire ripetere da tutte le bocche: non è possibile camminare: son troppi gli uffici e troppe le complicazioni, nulla possiamo fare noi.

Il personale sa di essere mal condotto, sa dell'ingombrante ingranaggio burocratico che infastidisce, inceppa e soprattutto sperpera; ed è naturale quindi che non abbia fiducia in quelle economie che dovrebbero essere la fonte più sicura del suo miglioramento economico.

Il personale è convinto che anche con tutta l'attività che ogni singolo può spiegare, con tutta l'abnegazione che può imporsi non potrà mai nulla riparare perchè l'amministrazione non sa organizzare, non sa condurre; ed ecco l'abbandono, la rilassatezza,

l'avvilimento e direi quasi la vergogna in faccia al paese.

Di fronte ad un tale stato di cose è necessario essenzialmente che il personale delle ferrovie riacquisti la fiducia in chi lo conduce.

Colla legge attuale nulla viene innovato nel personale direttivo per un rispetto allo stato di fatto.

Delle persone nessuno si è occupato, in quanto trattasi di argomenti spiacevoli, mentre devesi forse più ad esse che ad altro se l'esercizio ferroviario non va. Ma perchè non si cambia per lo meno quel che è facile cambiare?

Non vi è cosa più barocca del presente Consiglio di amministrazione delle ferrovie con a presidente il direttore generale, che fa nominare a suo beneplacito i consiglieri; quindi noi abbiamo un Consiglio di amministrazione che non funziona nè può funzionare e di conseguenza fa tutto il direttore generale con la sua corte burocratica.

La pratica invece ci insegna che ogni società industriale ha per presidente del Consiglio di amministrazione una personalità indipendente; eppure al mondo vi sono aziende ben più vaste e ben più complicate delle ferrovie dello Stato italiano.

Si faccia un Consiglio composto di persone note nel mondo industriale, che abbiano dato prova di saper fare gli interessi in casa propria, e si sarà certi che sapranno amministrare anche in casa d'altri. Il direttore invece ne sia il segretario, il relatore; ma nulla più.

Per quanto gli inglesi e i tedeschi, pur riconoscendo in noi mirabili qualità di lavoratori, ci taccino di non saper dirigere, di non saper organizzare, tuttavia l'Italia ha uomini che hanno dato prova indiscutibile in faccia al mondo di essere forti industriali, ottimi organizzatori; queste personalità si chiamino ad amministrare l'azienda ferroviaria e si può essere certi che vi porranno ogni cura, per l'amore di patria che guida ogni italiano, al disopra di qualsiasi interesse.

Questi uomini indipendenti sapranno bene assumere le responsabilità e non subiranno influenze esterne da qualsiasi parte potranno esse giungere, poichè al disopra delle pressioni starà sempre il loro amor proprio.

Questi uomini, pratici per natura, saranno sempre contrari alle complicazioni, sapranno al momento opportuno trovare

la nota geniale, la nota che viene dal buon senso e che nella vita pratica si riscontra essere sempre la giusta e la migliore.

Venendo alla parte direttiva è ovvio che chi è preposto a capo di un'azienda, specie se vasta, debba possedere certe qualità speciali che si dicono comunemente qualità direttive.

Chi dirige deve aver nette, chiare, precise poche linee generali sulle quali però deveriposare tutto l'andamento dell'azienda e da queste linee non derogare in modo assoluto. Egli normalmente non deve andare più oltre di un certo limite, altrimenti si impelaga nel lavoro materiale, dal quale, per necessità, viene assorbita tutta la sua attività a scapito delle cose importanti.

Chi dirige deve creare dei responsabili di fiducia e lasciare che essi esplicino tutta la loro attività; non deve avere idee grette di tutto voler fare, tutto voler vedere, generando così la disorganizzazione.

Un'azienda è bene organizzata quando chi la guida ha congegnato le cose in maniera tale che egli con un'occhiata possa vederne chiaro tutto l'andamento.

Allora, sgombera la sua mente di lavoro materiale, avrà tempo di pensare, di meditare, di trovare la soluzione geniale che migliori sempre più il funzionamento della azienda stessa.

Si afferma che queste qualità non si riscontrano nell'Amministrazione delle ferrovie: se è così, è necessario provvedere subito, poichè, avanti alle persone stanno gli interessi della nazione, fra i quali primo è certo il servizio ferroviario.

Passando ad esaminare il progetto di legge, si riscontra che la prima parte riguarda la modificazione della presente organizzazione.

L'America, maestra in fatto di organizzazione di vaste compagnie, per anni ed anni, con statistiche, raffronti, ecc, ha studiato quali erano i metodi che dovevano avere la prevalenza in una organizzazione, onde ottenere il massimo rendimento pur dando il servizio più perfetto.

I metodi risultati da questi studi sono due: organizzazione funzionale ed organizzazione territoriale.

La prima di queste forme è quella che ha dato migliore risultato ed è preferita dagli americani, poichè con essa si ha la specializzazione del lavoro che porta al massimo rendimento e alla perfezione.

La trasformazione dell'azienda ferroviaria proposta con la legge attuale non ri-

sponde a nessuna delle dette due forme. Non alla funzionale perchè le funzioni non vengono separate, tanto è vero che ognuna delle quattro direzioni ha da guidare diversi servizi. Non alla territoriale perchè le quattro direzioni proposte non sono autonome e non sono altro che ripartizioni di uffici.

La modificazione proposta praticamente non può semplificare l'attuale macchina complicata dell'organizzazione ferroviaria e nemmeno può dare delle economie reali, anzi non sarà improbabile che crescano le spese: difatti le quattro direzioni d'esercizio finiranno per montarsi come altrettante direzioni generali pur non avendo un'individualità propria, anzi dipendendo dai rispettivi direttori tecnici che si stabiliscono presso la Direzione generale.

Questi formeranno come dei Dicasteri che torneranno lentamente ad assorbire ogni iniziativa, rendendo, poco a poco, superflua la interposta direzione d'esercizio.

In sostanza mi sembra che l'attuale organizzazione non faccia altro che ridurre a quattro le Direzioni compartimentali e creare per di più i tre uffici dei vice-direttori, oltre la vera e grande Direzione generale con a capo il direttore generale.

Ma se proprio le direzioni compartimentali si vogliono da tutti abolite, perchè non si fa?

Si cita per esempio la Mediterranea che aveva due direzioni d'esercizio; ma proprio la Mediterranea lamentava vivamente di dover tenere per obbligo di legge due direzioni che erano il suo tarlo roditore, tanto che se avesse potuto le avrebbe fuse in una. Il conflitto era continuo fra le due direzioni: giungevano a non restituirsi nemmeno i rotabili.

Ma v'ha di più. Nella relazione della Commissione dell'81 si dimostrava che il traffico in Italia si scambia specialmente dal nord al sud e viceversa, e da ciò derivò la divisione delle reti longitudinali Adriatica e Mediterranea.

La Società Adriatica più esperta della Mediterranea, con nitida visuale, non ripeté l'errore delle due direzioni di esercizio create dalla consorella e per eludere la legge, che ve la obbligava, creò una direzione di Movimento e Traffico con sede a Bologna e una direzione di Manutenzione e Costruzione con sede in Ancona.

L'Adriatica con organizzazione funzionale dette buoni risultati, non così la Mediterranea con organizzazione territoriale.

Eppure il regio Ispettorato arrecò non pochi fastidi all'Adriatica, perchè non erasi strettamente attenuta alla legge.

Ed ora si vogliono creare quattro direzioni distribuite come nel disegno di legge, precisamente per inceppare i movimenti dei veicoli. Quando mai, oltre la direzione per la Sicilia, si dovrebbe creare una direzione Adriatica e l'altra Mediterranea per rispetto all'andamento del traffico in senso longitudinale.

Mi si osserverà: come si devono organizzare le ferrovie dello Stato?

A mio modesto avviso, riferendomi ai criteri sovraesposti, l'Amministrazione delle ferrovie si dovrebbe organizzare creando due direzioni:

1° Movimento e traffico.

2° Manutenzione e lavori.

Inoltre la Direzione generale dovrebbe avere due servizi per tutti gli accessori, il primo: amministrazione; il secondo: studi, prodotti e tariffe, approvvigionamenti.

La prima direzione, con a capo un vicedirettore generale, avrebbe tutto il movimento, il materiale mobile, i rapporti col pubblico, colle stazioni e il relativo personale. La seconda, con a capo un vicedirettore, avrebbe la manutenzione ordinaria, la straordinaria e i lavori.

Dalle direzioni si dovrebbe scendere immediatamente alle sezioni locali.

Il secondo servizio presso la Direzione generale dovrebbe essere come lo stato maggiore per l'esercito, e nessuna spesa dovrebbe essere risparmiata per conoscere quanto si fa all'estero.

Non dimentichiamo che il meraviglioso sviluppo del Giappone deriva dal mettere a profitto i risultati ultimi dell'esperienza mondiale, e che la vecchia Inghilterra non disdegna mandare Commissioni a studiare le grandi organizzazioni americane.

Questa sistemazione, senza bruschi cambiamenti, si potrebbe raggiungere apportando piccoli ritocchi all'attuale ordinamento, giovandosi anche dell'esperienza dei passati cinque anni. Bisogna andare adagio con nuovi ordinamenti, poichè ci possono condurre anche a delle gravi disillusioni: di prove il paese è ormai stanco.

La sistemazione da me proposta invece ha già dato buoni risultati con l'Adriatica, e ripartendo quasi completamente i differenti lavori applica il metodo dell'organizzazione funzionale.

Volendo poi fare un'organizzazione territoriale, che io non consiglierei, si dovrebbe

creare delle piccole direzioni locali, presso a poco come le attuali sezioni. A ciascuna di queste dovrebbe essere affidata una linea od un piccolo gruppo di linee con una certa autonomia.

La Direzione generale riformata convenientemente dovrebbe intervenire solo per cose essenziali, e la sua attività dovrebbe essere spiegata specialmente nel fare i confronti dei risultati.

Così darebbe al Consiglio di amministrazione gli elementi per premiare là ove si fosse riusciti a tener basso il coefficiente di esercizio e prendere opportuni provvedimenti là ove il coefficiente di esercizio fosse troppo elevato.

Tanto nell'una che nell'altra delle organizzazioni sarebbero tolti gli uffici intermedi e le inutili sovrapposizioni.

Altro concetto riconosciuto indispensabile nelle grandi organizzazioni è quello che ciascun funzionario non dovrebbe corrispondere che con tre sottoposti, eccezionalmente fino a 5, e la Direzione generale, trasformata come sopra da me è stato accennato, soddisferebbe a tale concetto. Invece l'attuale Amministrazione ha tredici servizi.

Come può fare il direttore generale a conferire con tutti i capi in poco tempo?

E chi potrebbe essere in grado di sostituirlo se eventualmente venisse a mancare?

Del resto l'organizzazione di tutti gli eserciti che ha secoli di vita e che perciò è da ritenersi sia la più perfezionata, è basata precisamente su questo elementare concetto; non si comprende quindi come fosse sconosciuto a chi ha organizzato le ferrovie di Stato.

Altro concetto infine che si dovrebbe seguire è quello di chiamare nell'Amministrazione centrale coloro che prima furono applicati ai distaccamenti e che per pratica hanno imparato come sa di sale la burocrazia; essi certo non cercherebbero di complicare.

La seconda parte del disegno di legge riguarda il miglioramento ai ferrovieri e anche qui mi permetto di richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi.

Da calcoli fatti risulta che la spesa media per ogni impiegato ferroviario, nel 1908, è stata, tutto compreso, di lire 1930, superiore del 33 per cento alla spesa media del 1901, e non è a dire che abbiano in questa cifra speciale influenza gli stipendi dei funzionari superiori, perchè se si considerasse il personale a partire dal settimo grado in

sotto, la spesa media suddetta scenderebbe solo a lire 1863.

È da tener presente anche che la metà circa di detti agenti sono semplici operai cantonieri, inservienti, manovali e che molti degli agenti ferroviari hanno l'alloggio od un'indennità equivalente, tutti poi hanno medici, medicine, sussidi in caso di malattia, diritto a pensione estesa alla famiglia, viaggi gratuiti, ecc.

Io non espongo ciò per negare ai ferrovieri i miglioramenti portati dal presente disegno di legge, anzi tutt'altro: tali miglioramenti si impongono; ma pensiamo anche che presto verranno reclami da altri funzionari dipendenti dallo Stato. La media spesa per gli agenti del Ministero delle poste e telegrafi, del Ministero delle finanze e dell'interno è di lire 1573 e queste classi di persone già gridano, e presto o tardi pure per essi bisognerà provvedere.

I ferrovieri poi con gli attuali miglioramenti non si accontenteranno e ne reclameranno di nuovi; quindi è indispensabile provvedere, perchè è inutile illudersi, l'Italia dovrà senza dubbio aumentare i salari per mettersi alla pari con le nazioni straniere e per porre i suoi dipendenti in condizioni di resistere al caro della vita.

Ed ecco la necessità fin da ora di sistemare le aziende, sia pure ricorrendo ai premi anche in misura maggiore di quella consentita dal presente progetto di legge, in maniera da poter ridurre il personale e retribuire meglio quello in servizio.

Ecco la necessità di semplificare, in modo da togliere di mezzo spese e lavoro inutili; ecco la necessità di ottenere dal personale stesso un maggior rendimento non solo con la propria attività, ma anche nell'impiego del materiale; sentimento che deve principalmente entrare nella coscienza del personale tutto se non si vuol correre allo sfacelo.

Il numero degli agenti impiegati dalle nostre ferrovie di Stato non regge al confronto del numero di quelli impiegati sulle reti francesi, germaniche, ungheresi, belghe, ecc.

Nel 1909-10, col prodotto lordo chilometrico di lire 38,000 circa, noi abbiamo in media circa 11.20 agenti per chilometro, mentre, ad esempio, in Francia, nel 1905, erano intorno a 7 con prodotto lordo chilometrico maggiore di lire 39,000 ed erano 5.20 in Ungheria con prodotto chilometrico di lire 18,000.

Basterebbe ridurre poco più di un agente

per chilometro, per risparmiare oltre trenta milioni all'anno.

Quel che si dice per le spese del personale si estenda alle altre spese che sono suscettibili di riduzione e si vedrà subito quanto vi sia da risparmiare nell'esercizio ferroviario.

Una parola credo opportuno di dire sulla questione delle tariffe.

Le ferrovie costituiscono certamente un potente mezzo per promuovere la civiltà ed il progresso, e si può ben affermare che per effetti economici e politici sono una necessità di Stato.

In Italia poi, ove la maggior risorsa dovrebbe provenire dai forestieri che vengono a visitarla, specialmente per i suoi tesori d'arte e d'antichità che esercitano un fascino speciale sui popoli più progrediti e che sono quelli che più viaggiano, si dovrebbero applicare ben intese tariffe per ricavarne anche qualche utile.

Le nostre ferrovie, considerate sotto il punto di vista industriale, invece rappresentano un gravissimo onere per lo Stato e le ragioni di questa difficile condizione di cose sono parecchie; fra queste vi è lo scarso prodotto offerto in talune regioni, la maggior spesa di combustibile e non ultima l'indole stessa della nostra popolazione.

I debiti assunti dallo Stato per le proprie ferrovie e i relativi aumenti patrimoniali ammontano a quasi sei miliardi di lire che ad un tasso ragguagliato di lire 4.40 per cento forma una spesa annuale sostenuta dallo Stato di circa 260 milioni.

Contro questa spesa sta il prodotto netto annuale che ora è sceso a circa 35 milioni, quindi in Italia le ferrovie rappresentano per lo Stato, industrialmente parlando, un onere annuale di 225 milioni, ossia di circa il 3 e mezzo per cento del capitale impiegato.

Invece all'estero le ferrovie esercite dallo Stato (Germania, Austria, Francia, Belgio, ecc., ecc.) offrono un interesse positivo sul capitale impiegato che supera anche il 3 per cento. Il Tesoro e l'amministrazione ferroviaria si confortano a vicenda contrappo-  
nendo a questo onere gli incassi fatti per imposte e tasse dipendenti dall'esercizio ferroviario, i quali nel 1907 furono di milioni 47; non pertanto sussiste ognora il grave fatto che, anche togliendo i detti incassi, lo Stato resta annualmente gravato da 175 a 180 milioni, naturalmente provveduti dai

contribuenti col pagare altrettanto in maggiori imposte e tasse.

Ma lasciamo pur da parte queste melancolie del capitale d'impianto, in considerazione dei benefici che lo Stato ritrae per lo sviluppo economico generale determinato nel paese dalle ferrovie, ma non pertanto noi ci dovremmo preoccupare di non perdere per lo meno sulle spese annuali direttamente a carico dell'Amministrazione esercente; si dovrebbe anzi cercare di aumentare la lieve differenza attuale fra essi e i prodotti lordi, ora equivalenti ad un ricavo netto di circa 8 per ogni 100 lire d'introito. Questa percentuale è così piccola che potrebbe bastare un dissesto in qualche parte di servizio per diminuirla ancora e farla anche sparire del tutto; e non giova cullarsi sulle speranze di aumento di traffico, sia perchè aumenteranno anche le spese, sia perchè l'effetto dei miglioramenti per il trattamento del personale non sarà ancora finito, sia per maggiore interesse per aumento di impianti già votati, sia infine per il progresso continuo che obbligherà a far progredire ulteriormente i servizi nostri.

Data questa situazione di fatto, essendo impossibile sperare in una diminuzione di spese, logica conseguenza industriale è di ricorrere ad un lieve rialzo di tariffe di taluni trasporti, e in ogni caso non concedere ulteriori facilitazioni.

Col crescere dei salari, del prezzo dei materiali, ed in genere di tutto, inevitabilmente aumenta il costo dei trasporti; non si capisco perchè non dovrebbe aumentare il relativo prezzo.

I fautori delle larghe riduzioni di tariffe obietteranno certamente che la maggior affluenza di viaggiatori creata dalle riduzioni di tariffe, e perciò anche la migliore utilizzazione delle carrozze, cheranno un vantaggio.

Ma praticamente è per lo meno molto dubbi o che così sia, e lo dimostra quel che avvenne durante l'Esposizione di Milano, nella quale occasione, forzatamente, l'utilizzazione delle vetture deve essere riuscita molto superiore alla normale e non pertanto il risultato finanziario finale è stato di nessun utile sulle spese di esercizio.

Il rapporto poi fra posti offerti e posti occupati nelle carrozze in Italia oggi è arrivato a circa il 33 per cento, mentre il massimo raggiunto in altri Stati è del 36. Quindi da que sto lato poco più vi è da sperare.

Del resto, fatti accurati calcoli, si desume fin dove può arrivare la riduzione massima di prezzo da raggiungersi per non perdere

sulla spesa di esercizio, e questa è precisamente del 53 per cento sulle tariffe normali.

E passando alla terza parte della legge, io ritengo che non sia necessario per il momento la costruzione di ottomila carri, ridotti a quattromila dalla Giunta del bilancio; difatti il materiale delle ferrovie dello Stato comprende 90,000 carri, dei quali il 15 per cento in media in riparazione, perciò la disponibilità si riduce a 76,500; inoltre si hanno carri esteri che circolano per servizio cumulativo nelle nostre ferrovie, tanto che la disponibilità effettiva è di 78,000 carri - il ciclo medio del carro merci è di giorni 5,5, perciò si hanno 14 mila carri circa al giorno disponibili.

Ma dati i miglioramenti che si stanno compiendo nelle linee, nelle stazioni e che faciliteranno il traffico, il ciclo suddetto verrà ad essere ridotto; se questo si riducesse solo di un giorno, la disponibilità verrebbe ad essere di 17,000 carri al giorno e ve ne sarebbe anchero di più di quelli che, secondo la relazione, occorrono nei giorni, e son pochi, di maggior traffico.

Inoltre le percentuali del materiale fuori servizio sono altissime, come si è visto del 15 per cento, mentre il limite massimo per le cessate Società era dell'8 per cento. Basterebbe riportare a quest'ultimo limite la percentuale del materiale fuori servizio per provvedere alle deficienze lamentate. E siccome il traffico intenso si verifica a periodi, facile sarebbe disporre le cose in maniera d'avere i carri sufficienti in quelle occorrenze.

In ogni modo, migliorando il ciclo medio di cui sopra, riducendo la percentuale dei carri fuori servizio, io ritengo che, almeno per il momento, si possa rinviare la provvista dei carri e risparmiare la spesa relativa di 56 milioni o 29 secondo la Giunta del bilancio. Tutt'al più ordinare solo 2000 per sostituire quelli noleggiati.

Un'ultima considerazione mi permetto di fare.

Si è visto come l'azienda delle ferrovie sia mastodentica; si è visto come sia difficile disciplinarla e come le spese di esercizio siano forti; ne viene come conseguenza logica che qualunque organizzazione, semplificazione, trasformazione, ecc., si voglia adottare, la prima operazione a cui si dovrebbe addivenire è quella di liberarsi di tutti i servizi accessori affidarli ai privati.

Invece l'Amministrazione delle ferrovie vuole arrivare a tutto, vuol provvedere a tutto e come non bastasse, si è assunto an-

che la comunicazione con le isole con risultati disastrosi; si è assunto perfino la pubblicità e l'acquisto delle stoffe per i ferrovieri.

Basta un esempio per comprendere quali belli affari fa l'Amministrazione per voler arrivare a tutto.

Le ferrovie per la loro agenzia della rivendita dei biglietti a Milano spendono dalle 40 alle 45 mila lire con un incasso annuo all'incirca di lire 2,450,000; alle agenzie private si dà una percentuale di corrisposta che arriva appena a centesimi 60 per ogni cento lire, quindi calcolando su un incasso di lire 2,400,000 si avrebbe una spesa di lire 14,000. Le ferrovie dello Stato gestendo per proprio conto perdono dalle 25 alle 30 mila lire all'anno.

L'Amministrazione si tolga da torno la rivendita dei biglietti e tutti gli altri infiniti servizi accessori e perfino, se è possibile, si levi l'esercizio dei tronchi di linea di ultima importanza e riduca la sua azione al nucleo, al cuore dell'industria. Così certamente avrà intanto qualche cosa semplificato e anche diminuito degli sperperi.

Riassumendo:

Raccomando vivamente di far del tutto per riportare la disciplina nel servizio ferroviario.

Propongo:

1° di modificare il Consiglio d'amministrazione e la direzione in maniera da corrispondere allo scopo;

2° di trasformare l'organizzazione attuale in organizzazione funzionale con economia di personale e di spesa;

3° di eliminare la spesa per i nuovi carri utilizzando meglio il materiale esistente;

4° di ridurre la gestione statale alla sola parte essenziale dell'azienda, lasciando all'industria privata tutto ciò che è accessorio.

Onorevoli colleghi. Io ho accennato così, come meglio ho potuto, ai vari punti del problema ferroviario: non ho la pretesa di averlo risolto, ma solo di aver gettato delle idee, frutto di lungo studio e di lunga esperienza.

Io ora vorrei avere la parola calda e forte come forte è l'amore che porto al nostro paese per rivolgervi una preghiera, una invocazione, per fare appello ai vostri più alti sentimenti patriottici, perchè, lasciando da parte ogni competizione politica, si corra, uniti in un sol fascio, stretti in un solo

volere, alla difesa del più vitale interesse della patria nostra. (*Vivissime approvazioni* — *Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Montù.

MONTÙ. Onorevoli colleghi. Consentitemi, innanzi tutto, che, non soltanto per esprimere quello che doverosamente sento dopo di aver studiato il voluminoso fascicolo preparato dalla Giunta del bilancio, ma altresì per i fini del mio ragionamento, concedetemi che io volga alla Giunta generale del bilancio ed all'illustre suo presidente una viva espressione di lode e di ammirazione per avere in poco tempo studiato non solo con amore, ma con dimostrazione di vera competenza il disegno di legge sull'ordinamento delle ferrovie di Stato e sul miglioramento economico del personale; disegno che ora per ciò si presenta accompagnato da dotta relazione e preziosi ragguagli, i quali giustificano i temperamenti e le modificazioni che si è creduto proficuamente e studiamente di introdurre per una ultima funzione legislativa.

In linea generale io mi sento di approvare quanto ci viene ora proposto, e che mentre da un lato provoca il necessario inizio della tanto desiderata riorganizzazione dell'azienda, dall'altro incomincia col concedere miglioramenti al personale in misura tale che questo deve coscienziosamente dichiararsene per intanto interamente soddisfatto, se, come deve, esso tiene onesto conto dello scarso e ben misero gettito che le nostre ferrovie offrono al Tesoro in confronto al sacrificio che tanto organismo costa ancora al paese.

Siccome però desidero chiarire qualche speciale particolare dell'ordinamento proposto onde meglio corrisponda a quanto è nell'animo di molti, e vorrei inoltre che certe lacune venissero colmate, così permettetemi di esporre il mio modesto e libero pensiero in riguardo, assicurandovi che a ciò mi sento fortemente condotto da tutto il fervore e la passione che ho per questa materia, alla quale ho dedicato e dedicherò sempre le mie più diligenti osservazioni ed il mio più amorevole studio, scevro da qualsiasi preoccupazione che potesse derivare a me per il posto che io occupo nel maggiore sodalizio tecnico-ferroviario italiano.

I capisaldi del disegno di legge riflettono un diverso raggruppamento dei vari uffici; un generale miglioramento economico e morale degli agenti; ed infine un'ulteriore superdotazione di rotabili da merci.



Incominciamo dal riordinamento strutturale dell'azienda.

Il passaggio delle reti sociali all'unico organismo di Stato determinò indubbiamente la necessità di unificare abitudini, metodi e disciplina, che i diversi enti prima in esercizio, con personale diverso, materiale dissimile e disposizioni discordanti non potevano avere e presentare facilmente armonizzanti, avuto anche riguardo alle ben differenti provincie di loro giurisdizione.

Necessità quindi di imprimere a tutta l'azienda un ordinamento accentrato che per il suo carattere transitorio non si deve negare abbia anche portato a reali benefici in questo senso.

Il materiale soprattutto era prima del riscatto in condizioni ben miserevoli, causa la lesina esercitata dal Governo sui contributi per gli aumenti patrimoniali; e fu gran ventura che si sia potuto provvedere largamente ed abbastanza in tempo senza di che — ove tali deficienze si fossero prolungate — ne sarebbero derivate iatture supreme ai nostri commerci ed alle nostre manifatture.

Nessuno di noi può negare che rapidamente a questo riguardo si è provveduto, — e bene — specialmente nei rapporti della locomozione, la quale segna un lodevole progresso della nostra ingegneria ferroviaria.

Programmi notevoli di lavori si sono svolti, ad importanti ed a maggiori mezzi, tanto fissi che mobili, si è provveduto, e ciò in modo celere, senza che gravi errori di qualche peso possiamo ora onestamente lamentare. I bisogni del paese erano grandi, l'incremento dei traffici seguì come una parabola di impulso quasi violento; occorreva perciò fare presto, e presto si è fatto con sufficiente ed equilibrato ordine. A tutto si dovette provvedere, anche all'affiatamento di personale numeroso e quasi antagonista, missione questa che non dovette essere delle più facili e simpatiche e che io sono fermamente convinto sarebbe del tutto fallita se, a quegli animi che si vollero quasi forzatamente affratellare e che erano preoccupati dal timore del peggioramento, che in genere induce ogni nazionalizzazione dei servizi pubblici, non avesse portato conforto la serena, illuminata ed indiscussa autorità del direttore generale, il quale nel dedalo di allora e poi sempre ha incontrato le simpatie e la fiducia di tutti i suoi dipendenti perchè di essi fu sempre rigido e pur bonario e giusto di-

fensore. Noi dobbiamo qui riconoscergli questo merito che fu certo grande, perchè l'illustre commendatore Bianchi nella preoccupazione di riordinare tecnicamente l'azienda e nella necessità di fornirle rapidamente i mezzi meccanici necessari a farla fronteggiare ai crescenti ed urgenti bisogni, seppe trattare con tatto così ponderato e riflessivo la grande massa dei ferrovieri, da condurla a secondare pacificamente i suoi fini ed a non turbare lo svolgersi di quel grande programma che era in quei momenti il più necessario.

Di questo, ripeto, gli va dato largo plauso, perchè francamente non doveva esser facile in quel tempo armonizzare e tener quiete migliaia di persone, non tutte per lor natura disciplinate, divise dai campanilismi d'origine, legate ad abitudini che si dovevano turbare, e non tranquille sul futuro, il quale poteva indubbiamente segnare temibili limitazioni o regressi, tanto che il Governo del 1905 in più riprese dovette pubblicamente affermare che la nazionalizzazione non avrebbe per lo meno recato svantaggio alcuno.

Fu così possibile provvedere in qualche modo ad un primo assetto, che se fu costoso e non si svolse del tutto regolare nei primi periodi, in cui non era giunto il primo stock di materiale mentre il traffico saliva vertiginosamente, tuttavia secondò, e assolutamente non intralcio, il movimento commerciale della nazione, mentre nel contempo si poterono pian piano coordinare disposizioni, ordinamenti, metodi e direttive senza troppo turbare le varie suscettibilità e le dissimili abitudini ingenerate da tempo e perciò restie ad ogni mutamento radicale.

Naturalmente un assetto così ottenuto, non poteva raggiungere la perfezione ideale, data anche la grande quantità di fattori che formano una così ponderosa compagine, ed è perciò nel logico ordine di evoluzione delle cose, che conviene ora portarle quelle migliorie che le conferiscano maggior agilità di movimenti, maggior rendimento del congegno e più perfetta utilità al paese, tenendo in equo conto pure i desiderata del personale che, per l'aumentato costo della vita, ha pur legittimo motivo di sperare dei miglioramenti.

Ora che una certa uniformità di criteri si è potuta dettare e far penetrare nelle persone e nelle cose, è possibile ricorrere al decentramento dell'azienda, la quale ormai

si è plasmata sopra un indirizzo uniforme e conserverà ancora — benchè parzializzata — una certa unità di condotta.

La relazione della Giunta sviluppa ben più largamente di quel che non lo facesse il disegno di legge, il programma ed il compito delle nuove Direzioni di esercizio. Le facoltà dei capi di tali Direzioni sono estesissime e formano sul posto quelle perfette individualità, dalle quali si può ormai sperare l'elastico svolgersi dell'azienda. Io ritengo però che non convenga creare un direttore per ogni sede di Direzione d'esercizio, perchè per tal modo si verrebbe a creare una giurisdizione di più, la quale non potrà a meno di produrre poi conflitti coi direttori tecnici sedenti a Roma, così come accadde fra direttori di compartimento di una volta, e capi servizio, i quali ultimi pian piano ed insensibilmente riuscirono ad esautorare i primi. Presso le sedi delle Direzioni di esercizio deve bastare un coordinamento tra i capi, coordinamento che tende solo a mantenere il buon contatto tra i diversi uffici, ed a facilitare i rapporti di buona intesa nel territorio; per contro i capi servizio, lasciati con larghe facoltà di esecuzione diretta, senza alcun incubo dei controlli preventivi al loro operato, dipendano direttamente dai direttori tecnici centrali, coi quali dovrebbero solo accordarsi nelle grandi ossature di azione, affinchè l'uniformità di regolamento, disciplina ed esercizio, possa corrispondersi in modo del tutto uguale su tutta la rete. Ogni servizio locale potrà così espletare il suo compito senza organizzarsi a tipo burocratico e senza essere pletorico, e potrà di conseguenza assumere un aspetto industriale. Gli odierni servizi centrali coi loro 13,000 impiegati sono giunti a tale burocrazia da stabilire la necessità del controllo preventivo anche per gli affari della minima importanza, che si debbono poi svolgere nel più piccolo e lontano ufficio.

Naturalmente tutto ciò porta una farragine di lettere e documenti infiniti, crea una pletora di *ronds de cuir* che non sono i ferrovieri veri ed autentici, quali occorrono per organizzare e dirigere industrialmente il traffico, rende impossibile l'esercizio illuminato dello strumento il più efficace per il maggior rendimento, quale il premiare ed il punire.

Lasciando ai dirigenti locali tutta l'iniziativa per le questioni del servizio, qualche errore potrà derivare nel dettaglio, ma il risultato complessivo non può che risultare

benefico al sommo grado. Ai direttori tecnici centrali si riservino le autorizzazioni preventive nei pochissimi casi di riforme organiche, di ampliamenti, di trasformazioni, di impianti, di coordinamenti fondamentali; quanto al resto non rimanga ad essi che di valutare anno per anno i risultati finanziari delle singole gestioni locali e di provvedere per confronto a portar migliorie là dove sia necessario. Date ai servizi locali queste complete individualità, e regolati i direttori centrali con quelle vedute di attribuzioni, alla direzione suprema non rimarrebbe che un Segretariato generale il quale in forma di semplici Divisioni raggrupperebbe tutti gli accessori dell'azienda, sui quali non incombono le somme di lavoro e di responsabilità per il vero esercizio, e che non è logico vengano — nessuno escluso — eretti su piede di servizio.

Si comprende che il Movimento e Traffico, la Trazione ed il Materiale, la Manutenzione ed i Lavori, come quelli che sono le compagini attive e fattive della Azienda debbono formare dei servizi e sieno perciò esclusivamente nelle mani dei tecnici, primi ideatori e competenti esplicatori dell'industria dei trasporti. La stessa importanza non possono nè debbono assolutamente avere gli accessori delle ferrovie, quali: il Sanitario, il Legale, il Commerciale, lo Stralcio, il Controllo, il Personale, ecc.

Presso ogni Direzione di esercizio vi sieno le relative corrispondenze di uffici, retti tutt'al più da Ispettori capi, i quali avrebbero pure ben definite e libere individualità, e dovrebbero corrispondere a quanto i singoli servizi richiedono.

Questi uffici per le direttive di massima e sempre col concetto del limitatissimo obbligo di richiedere il controllo preventivo in sede superiore, potrebbero dipendere direttamente dal Segretariato centrale, il quale ne disciplinerebbe l'azione, consigliato da apposita Divisione alle sue dipendenze.

La stessa cosa dico del Servizio approvvigionamenti che, come ho dimostrato più volte in varie contingenze, è il primo organismo che si deve sciogliere col presente disegno di legge.

Ammiro le qualità di chi lo ha retto, ma assolutamente tale organismo è troppo farraginoso e complesso: i suoi magazzini sono obbligati a duplici scritturazioni per tenere a giorno la propria sede centrale e la altri affini che sono le più interessate per i vari materiali di scorta: esso conduce gli acquisti con criteri che sono la negazione

dell'industria; impegna i carteggi in giri viziosi e del tutto contrari alla sveltezza della merceologia moderna e tutto ciò col più pernicioso disordine e con la più dannosa lentezza. Basta dire che tutte le fatture di qualunque acquisto debbono fare capo al Servizio centrale, si tratti pure di merce consegnata al più periferico e lontano magazzino.

Per elementare buona regola di commercio, ogni mercanzia deve essere consegnata colla relativa fattura, tanto indispensabile all'immediato controllo della fornitura. L'attuale Servizio VI<sup>o</sup>, invece, lascia che le mercanzie rimangano scoperte per mesi e mesi nei magazzini, obbliga invece il fornitore ad inviargli direttamente la fattura, che, quando — fortunata lei — non subisce disguidi, dopo una serie di prenotazioni e protocolli viene poi finalmente rimessa al magazzino destinatario per l'accertamento della merce, colà in sospeso.

Quindi riconoscimenti tardivi, collaudi in rilento e disponibilità definitive rimandate alle calende greche, mentre che il richiedente, pur vedendosi a portata di mano l'oggetto, deve rassegnarsi a non toccarlo, per provvedere con ripieghi indubbiamente più costosi o nocivi, quando non è obbligato a temporeggiare suo malgrado, tenendo per poche lire fermi per riparazioni — e quindi inutilizzati — vagoni e locomotive. E poi non è logico che un solo ufficio provveda locomotive e scope, carbone e chiodi, rotaie ed inchiostrò, carri e gonnellini, macchinari e strofinacci, che insomma il centro si occupi di tutti quei modesti articoli, che si trovano più sollecitamente su qualunque piazza a prezzi più miti, e debba per tutti indire gare con la stessa solennità, lo stesso lusso, e la stessa spesa di procedimenti pesanti e costosi. L'esercizio ferroviario ha multiformi bisogni di questa natura: le officine, le squadre rialzo, i depositi, le stazioni, l'azienda in genere, abbisognano è vero di grandi macchinari, locomotive, carrozze, rotaie, carbone e legnami, per l'acquisto dei quali vi è convenienza di ricorrere con gare oculate ai grandi stabilimenti, potendosene fare previdenti ed anticipati fabbisogni sicuri. Per tutto questo può ammettersi l'accenramento, la solennità e in una certa misura anche la lentezza; quindi si crei pure una divisione del Segretariato che, sui fabbisogni e sui capitolati fornitigli dai Servizi competenti, provveda. Quanto alla infinita serie degli altri articoli più modesti e non meno necessari, i quali hanno il più delle volte

vero carattere di urgenza, come i materiali di ricambio di ogni genere per locomotive, veicoli, meccanismi, materiali per la manutenzione dei telegrafi, chioderie, piccoli oggetti in ferro, bronzo, cuoio, telerie, oggetti minuti di consumo ecc., vi provvedano le singole direzioni di esercizio con appropriati uffici, valendosi dei prodotti delle località ove vengono consumati, ed ove è possibile averli con facilità, con sollecitudine e senza le superspese dovute ora alle lunghe e costose pratiche.

Da tali uffici locali dipendano anche i magazzini delle circoscrizioni; sarà così possibile che ognuno abbia la sua giusta misura di dotazione e non si verificherà la grande sperequazione tanto nociva e deleteria che ora si lamenta e per cui vi è continuo scambio di materiali dall'uno all'altro, con duplici trasporti in servizio, che sebbene non corrisposti in denaro sonante, sono tuttavia non meno dispendiosi per l'esercizio.

In questo modo il centro degli approvvigionamenti, che ora non tutto può vedere e coordinare poichè si preoccupa delle più minute quisquiglie, verrà sollevato di un gran peso, potrà funzionare con ben pochi impiegati e basterà che abbia veste di una semplice divisione, incorporata nel segretariato generale. Lo stesso si dica del personale che, in semplice divisione, potrà curare la matricola generale e disimpegnare quelle funzioni per l'uniformità ed unità di trattamento alle direzioni di esercizio incaricate ognuna di pensare ai proprii dipendenti.

Per non dilungarmi raccomando che anche gli altri accessori abbiano a funzionare con gli stessi criteri; mi soffermo soltanto a due ordinamenti che ora vigono, e che io proporrei di semplificare ed abolire.

Il primo è l'Istituto sperimentale, che dovrebbe essere opportunamente riordinato con intendimenti più economici. Molti dei nostri capitolati sono troppo complessi ed hanno tale veste scientifica da non corrispondere alle modeste necessità della pratica.

Per i più minuti ed insignificanti materiali si dettano delle condizioni tecniche talmente artificiose, complicate e non necessarie al sano bisogno d'impiego, che mentre da un lato determinano un aumento di prezzo nelle forniture, finiscono per mettere negli imbarazzi e disorientare persino chi deve poi collaudarle: perchè in casi di lievi discordanze egli non può più giudicare con la dote tanto preziosa al pratico cioè

col buon senso, per tema dei sofismi di un eventuale sindacato pedante.

Questo è il risultato dell'accademismo che presiedette la formazione dell'Istituto Sperimentale, e che lo guida tuttora. Attualmente figurano i laboratori chimici di Torino, Firenze e Palermo (quelli delle tre ex reti) accentrati dall'Istituto di Roma. Si abolisca questo, dimostratosi fino ad ora costoso, tanto che ogni esperienza vi sale ad oltre lire 20, si ripartisca il suo macchinario tra officine e laboratori distaccati, e questi, aumentati ove torni utile di un quarto a Napoli, passino a completare le Direzioni di esercizio.

Se i controlli e le analisi vengono ricondotte alla sana misura delle cessate Società, saranno più che sufficienti, e così si abolirà un ente che tende ognor più ad estendersi, che invade ed aumenta la burocrazia, i sofismi e le difficoltà teoretiche, si risparmierà così un sottocapo servizio, un capo divisione e circa lire 200 mila annue.

Il secondo provvedimento organico riguarda i collaudi provvisori presso le ditte. Le cessate Società tenevano in permanenza all'estero qualche ingegnere (non più di otto circa complessivamente) i quali curavano i collaudi sul posto dei materiali, onde evitare alle ditte spese di trasporto e di dogana; spese sprecate, qualora la mercanzia giunta nei magazzini sociali non fosse poi eventualmente accettata.

Tali ingegneri raramente erano assistiti da altro personale e pure sempre provvidero a sufficienza. Ora, anche in questi anni, in cui son cessati i grandi lavori di locomotive e di vagoni fatti per noi all'estero, il numero degli agenti all'estero è più rilevante di prima, è impostato con sedi indubbiamente costose, ed ha larga assistenza di capi tecnici. In questo però non trovo nulla a ridire perchè e per il buon decoro nostro all'estero ed anche per garantire con maggiori mezzi di personale più rigorosi controlli, si rende necessario tale aumento. Quelli che trovo assolutamente esuberanti sono gli uffici di collaudo provvisori esistenti in ogni grande città italiana, i quali sono costosissimi. Ad essi sono deferiti i collaudi di ogni genere di mercanzia che vuoi come rotabile montato od anche solo come accessorio sciolto vengono introdotti poi nelle officine e nei magazzini dello Stato per subirvi il secondo collaudo definitivo.

Comprendo che sia bene seguire presso la ditta fornitrice lo svolgersi delle costruzioni dei veicoli e delle locomotive perchè

a montatura ultimata molti accertamenti di materiali impiegati e di metodi lavorativi possono sfuggire: ma trovo superfluo l'esame, presso la ditta, dei materiali sciolti che una seconda Commissione di collaudo deve poi riesaminare definitivamente a magazzino, ove essa ha tutta la possibilità di sindacarli e provarli. Io proporrei di limitare ai soli rotabili la necessità del controllo provvisorio delegandone le officine di Stato più prossime e di abolirla assolutamente per tutto il resto, perchè così si sopprimerebbero molti uffici; il personale di sorveglianza potrebbe essere più utilmente ricondotto ai lavori delle officine di Stato, moltissime indennità di trasferta si potrebbero risparmiare e molti minori carteggi di informazioni, referenze, verbali di collaudo provvisorio ecc. verrebbero eliminati con un notevole risparmio finanziario e ben maggiore speditezza nelle forniture, le quali debbono tuttavia sempre essere riesaminate da apposita Commissione di collaudo definitivo, che si potrebbe far funzionare con tutta la maggior garanzia desiderabile ed ove occorra, per l'uniformità di metodi, con azione unica sui vari magazzini della stessa Direzione d'esercizio.

Ora presso ogni magazzino vi è una particolare Commissione formata da membri che sono soprattutto adibiti ad altre mansioni. Tanto varrebbe non disturbare molti funzionari nei diversi luoghi distogliendoli dalle attribuzioni usuali, epperò creare una sola Commissione di pratici che eserciti la sola sorveglianza sui tre o quattro magazzini della direzione, al che essa potrebbe attendere nel ciclo della settimana, applicando sempre l'uniformità del criterio che ora non esiste, perchè il più delle volte lo stesso industriale fornisce la stessa merce supponiamo a Rivarolo Ligure ed a Milano: in un posto questa merce è accettata e nell'altro è rifiutata, il che dà luogo, come sempre, ad innumeri carteggi, a polemiche, ed a complicazioni.

Cosicchè in definitiva, attorno al direttore generale assistito dal Consiglio di amministrazione vi sarebbero un segretariato composto di tante divisioni quanti sono gli accessori, e tre direttori tecnici aventi giurisdizione diretta sui rispettivi capi servizio locali, muniti della più ampia facoltà e preposti alle varie sezioni.

Presso le Direzioni di esercizio verrebbero anche studiati gli orari, che apposite conferenze a sezioni riunite in Roma coordinerebbero poi del tutto. Ora per esempio

L'Ufficio orari non trova sufficiente ed illuminato concorso da parte della trazione, onde molti errori si commettono ancora: cito ad esempio il treno 4 (Roma 18.10, Torino 7.50) che non giunge quasi mai a Torino con meno di sessanta minuti di ritardo, segno che per cause di coincidenze, incroci e prestazioni non ben previste, il suo programma di corsa non può essere che erroneo. Analogamente avviene per il treno 1 (Torino 6.25, Roma 19.10) il quale per il suo ritardo impedisce quasi giornalmente che il vagone-ristorante si trovi in tempo a Civitavecchia per aggiungersi al treno 4.

Io proporrei poi ancora di migliorare la composizione dell'Ispettorato centrale affinché esso con più precise mansioni specifiche possa tornare di illuminato ed autorevole consiglio alla Direzione generale, senza costituire un istituto che per sua natura antidinamica è troppo costoso in confronto al rendimento.

Proporrei infine che ogni servizio di pubblicità, di facchinaggio nelle stazioni, di manovra, di pulizia ai rotabili, di consegna a domicilio, ecc., venisse affidato a private imprese, più redditizie per l'amministrazione e meglio sindacabili nel loro operato. Concludo in riguardo a questa prima parte del mio discorso che riflette il nuovo ordinamento strutturale dell'azienda per dire che da un decentramento così inteso si può sperare la semplificazione tanto desiderata.

Ora abbiamo Servizi centrali troppo faragginosi ove si accentrano tutte le mansioni anche quelle più minute, che annullano ogni iniziativa locale, ove quindi il superiore non può agire. Per contro, presso quelle sedi il più delle volte i Capi non conoscono nè il servizio, nè i dipendenti funzionari, nè le località, nè i centri di lavoro che essi capi non visitano mai, nè l'andamento dei treni sui quali non si sono mai fatti vedere più da anni ed anni, nemmeno per un solo viaggio di piacere.

Questi Capi, che si direbbe facciano ogni sforzo per mantenersi digiuni di quanto accade attorno a loro, brillano poi per la loro assenza nelle varie necessità del servizio.

Sanzionano talvolta senza discernimento quanto funzionari giovani ancora inesperti sottopongono alla loro firma, onde anarchia, autocratismo, piccole vendette e soprattutto lentezza ed errori insanabili per ciò che di vitale si potrebbe imprimere ed ordinare alla massa, la quale non ha poi tutti i torti se non professa la considerazione e non rispetta quanto dovrebbe consimili capi ser-

vizio di cui posso affermare che ve n'è più di uno.

La disciplina non si ottiene oggidì più e soltanto coi mezzi di una volta: oggidì la sana e forte disciplina si ottiene soprattutto per stima, per prestigio, per affetto e con imparzialità equanime di serietà costante! (*Bravo!*)

Mi auguro che il Governo, come da sua dichiarazione impegnativa alla Giunta del bilancio, voglia promuovere la nomina di una Commissione Reale consultiva, la quale, formata da valenti parlamentari — e nei due rami del Parlamento ve ne sono parecchi — e da provetti funzionari di ferrovie, coadiuvi il Governo a concretare i provvedimenti proposti: è mia precisa convinzione che se un pubblico servizio non deve risentire in alcun modo nè di inframmettenze parlamentari, nè di ingerenze politiche, viceversa esso deve informarsi nelle larghe linee di massima agli illuminati suggerimenti dell'autorità legislativa, la quale in ogni occasione, in confronto della burocrazia statale, sia pure la migliore, la ottima per eccellenza, deve affermare la sua autorità che gli deriva dall'altissimo mandato che la Nazione gli confida.

Ed ora passiamo ai provvedimenti economici e morali a favore del personale.

Questo che dal 1901 ad ora conseguì già migliori valutate al 27 per cento circa, oltre a beneficiare oggi di circa 20 milioni, sotto forma di soprassoldi alle paghe, che si ripercuotono sulle pensioni, può accedere a speciali gratificazioni e concorsi di rendimento.

Mi pare che la misura sia di per sè già equa cosa dato lo scarso reddito pecuniario delle ferrovie, e l'enorme numero di agenti accresciutisi in questi ultimi anni così notevolmente. Purtroppo da 95,000 persone che erano nel 1905 siamo saliti a 149,000, con agenti cioè 11,8 per chilometro esercitato, percentuale elevatissima.

È bensì vero come si legge nella relazione ultima delle ferrovie di Stato, che il numero degli agenti è dal 1907-908 diminuito sensibilmente in rapporto al milione di chilometro-treno, ed al conseguente 1,000,000 di entrate, ma rimane sempre che il personale è numerosissimo e non tutto risponde a funzioni veramente utili.

Infatti quel che si deve lamentare è l'eccesso degli agenti amministrativi in confronto a quelli esecutivi che è di 88,03 su 1,000, mentre che le cessate società riunite insieme non segnavano che il 73,93, e la

Mediterranea osservata isolatamente assai meno ancora.

Orbene, agli effetti finanziari come onere di industria abbiamo due generi di spese: quelle fisse e quelle variabili, le quali ultime oscillano coll'oscillare del prodotto. Le spese in genere sono quelle per l'amministrazione centrale, l'esercizio, la manutenzione, la trazione ed il materiale, ognuna delle quali ha proprie spese generali, spese di materia e spese di personale o di lavoro.

Orbene, la parte fissa è costituita dalle spese per l'amministrazione centrale e dalle spese generali, le quali ambedue non dovrebbero variare molto anche se cresce o diminuisce il traffico.

L'eccesso di personale amministrativo e l'eccesso di spese di ufficio parassitarie, vengono notevolmente ad accrescere quell'aliquota fissa che è pure uno dei termini di cui è formato il coefficiente di esercizio. Si impone perciò ineluttabile la riduzione di uffici e di personale amministrativo, misura cui credo che gradualmente possa giungere l'ordinamento proposto.

Questo eccesso di personale potrà passarsi a funzioni fattive e soprattutto nelle stazioni con che si potrebbero anche alleggerire i turni di servizio tuttora talvolta gravosi.

Nota incidentalmente che mentre da una parte si è preso come esponente il soldo magrissimo delle guarda-barriere e dall'altra gli amici della strada lamentano l'inceppamento che alla viabilità ordinaria producono i passaggi a livello, automaticamente il problema duplice e complesso si potrebbe risolvere seguendo quello che si fa ovunque in America ed anche in alcuni Stati di Europa ove barriere e guarda-barriere non esistono che lungo le linee principalissime e nei passaggi maggiormente frequentati, mentre tutti gli altri di minore importanza sono liberi, e semplici cartelli avvertono e mettono in guardia i passanti.

A questo bisogna pensare seriamente e per la viabilità ma soprattutto perchè andando avanti nuovi miglioramenti si invocheranno e un tale metodo risponde effettivamente ad una selezione ed a un miglioramento.

Ma intanto, anche ricorrendo a tutti questi ripieghi, e pur non assumendo nuovo personale per qualche anno, la falange rimarrà numerosa più del bisogno, ed i ferrovieri non debbono dimenticarlo. La finanza nostra è già troppo stremata e nessun cospicuo pecuniario sensibile essa ricava dalle

ferrovie. Il voler concedere ulteriori miglioramenti a questa classe di lavoratori significa voler inasprire le tariffe, cioè colpire il commercio e la popolazione in pro soltanto di un duecentesimo; di un duecentesimo che, dopo tutto, diciamolo con franchezza, costituisce una classe continuamente inquieta e che non può permettersi di turbare con tanta frequenza tutto il paese nei suoi interessi e nel suo costante lavoro di progresso e di miglioramento. (*Bene!*) Se, e per effetto del nuovo regolamento, ed in virtù di una maggior diligenza, maggior disciplina, maggior garbatezza e migliore contegno dei suoi agenti — qualità purtroppo ora molto scarse, e, d'altra parte, difficili ad esplicarsi in confronto del pubblico, come constatiamo noi stessi viaggiando — le ferrovie potranno essere più redditizie, io credo che l'Amministrazione stessa provvederà a largheggiare in nuove concessioni. Allo stato delle cose, ciò non è possibile per la semplice ragione della povertà del bilancio! Orbene, queste cose occorre dirle apertamente e sostenerle con coraggio!

Mi auguro che il Governo sia più pronto ed affrancato da ogni schiavitù ferroviaria: sono d'avviso che lo sciopero in una industria come questa, che è il primo e più importante servizio pubblico, non si possa né debba ammettersi, ma lo si debba perseguire in tutti i modi, con tutti i mezzi. (*Approvazioni*). Lo sciopero ferroviario rappresenta di per se stesso un *sabotage*, perchè l'agente, anche solo mantenendo inattivo quel mezzo che lo Stato gli ha confidato per l'esercizio della sua funzione, commette una violenza patente, — un reato — si rende colpevole di una serie di crisi e di danni alle persone ed alle cose di tutta la nazione, della quale paralizza ogni libertà di movimento, — restrizione questa che nessuna attenuante può consentire in favore di chi l'ha, con vera associazione di resistenza, determinata.

Così mi auguro che la rappresentanza del personale di cui al conciliante articolo 12 del progetto, rappresentanza da nominarsi in doppio grado e con voto plurimo per la esposizione da farsi una o due volte all'anno dei voti e bisogni di classe, più che un sedicente ardito tentativo per stabilire accordi tra la Direzione generale ed i minori esecutori, sia un freno a tutto il dilagare di memoriali, di reclami, di raccomandazioni che abbiamo visto turbinare in questi ultimi tempi, e sia anche per rendere meno clamorosi e quasi tracotanti tutti

i sindacati, le federazioni, ecc. A questo riguardo non voglio anzi tacere che mentre un deputato aveva scritto molto riguardosamente al ministro dei lavori pubblici per chiedergli una speciale modificazione di miglioramento a favore di una benemerita categoria d'impiegati, non solo non ebbe risposta, ma mentre Montecitorio era invaso dalle rappresentanze delle varie organizzazioni, qui ricevute a parlamentare, il ministro riceveva anche la rappresentanza di quel sodalizio in nome del quale quel riguardoso deputato si era creduto permesso di interessarlo. Aneddoto che sta a provare come si possa eccedere in troppa tenerezza verso organizzazioni, e si dia così adito a rafforzarne le perniciose presunzioni di potenza autorevole. E mi auguro ancora che, data ormai possibilità al personale di poter esprimere direttamente in forma legale il suo pensiero in quella Commissione dell'articolo 12 che, senza avere ancora un carattere arbitro-provivirale, segna tuttavia il mezzo di far conoscere aspirazioni e desideri di classe e di singoli, mi auguro, dico, che abbia a cessare una buona volta per noi il gran tormento delle raccomandazioni per il trasloco, per l'aumento, per il sussidio, ecc. di cui lamento proprio l'eccesso ed anche l'inopportunità; per non parlare di quell'altro genere di pressioni che purtroppo si fanno sopra di noi e che io chiamerò così speculative per spingerci anche in buona fede a far pesare l'autorità che viene dal nostro mandato. (*Commenti*).

Talvolta sui giornali ed anche ultimamente fu scritto e detto che le ferrovie di Stato fra l'altro non vanno bene per inframmettenze parlamentari: respingo la gratuita accusa! (*Interruzioni*). Non sono le piccole raccomandazioni quelle che possono infirmare il servizio pubblico e fortunatamente dolorosi avvenimenti anche recenti provano come il Parlamento sia geloso dell'alta sua probità.

Nei riguardi dunque del personale ripeto che le migliorie concesse debbono appagare per ora la grande massa subordinatamente a tutte le difficoltà finanziarie. Vorrei però che tutte queste migliorie fossero indistintamente concesse a partire per tutti da tempo abbastanza prossimo e alla stessa data, per esempio il 1° di luglio 1911.

Un ringraziamento mi si consenta di rivolgere alla Giunta generale del bilancio, al ministro dei lavori pubblici ed a quello del tesoro per aver compreso nel beneficio di un miglioramento tutti i funzionari fino

allo stipendio di lire 7,200: vedo però con rammarico esclusi quei pochi - non più di 300 - con stipendio fino a 7,800 e faccio formale preghiera perchè fino là si voglia giungere. Si tratta di molti ispettori capi (*Mormorii*) e capi divisione aventi quindici e cinque anni rispettivamente di grado, i quali sono ancora nel pieno vigore della loro attività ed occupano quelle intermedie situazioni di iniziativa diretta, ove si determinano provvedimenti che più o meno ben concretati possono portare a vantaggio di non poco rendimento.

Mi pare che scontentare questa classe assolutamente non convenga, perchè il provvedimento mira più che al miglioramento materiale, ad una doverosa testimonianza morale: ogni esclusione starebbe quasi a provare l'implicito consenso del Governo a quanto di grave e di ingiusto il personale inferiore andò senza ritegno lanciando contro i dirigenti con gravissimo strappo e violazione alla disciplina.

Così pure insisto sulla necessità di elevare il minimo dell'allievo ispettore a lire 3,000 come si pratica già in altri Ministeri ed in altre Amministrazioni per evitare lo squilibrio che altrimenti determina la tanto lamentata scarsa affluenza di giovani e valorosi ingegneri, alle ferrovie.

Così pure insisto e ritengo doverosa la sistemazione a ruolo transitorio degli avventizi alle costruzioni, assunti prima che questo progetto di legge fosse presentato a noi: personale adibito da anni a mansioni delicate e tecnicamente difficili in cui ha spiegato zelo ed onestà e che si trova sempre nella penosa incertezza di non sicuro e tranquillante avvenire.

L'aggravio al bilancio è ben poca cosa in questi riguardi - circa lire 20,000 all'anno se si tien conto che essi non acquistano alcun titolo per diritto a pensione.

Ritengo assai prudente l'aver per ora differita a più maturo esame quella forma di cooperazione che con l'articolo 6 prevedeva l'Opera per orfani, vedove, e famiglie: istituto che per quanto di alta importanza sociale ed economica non mi risulta formasse particolare o per lo meno impellente aspirazione dei ferrovieri, tanto più perchè nella necessità di migliorarsi le insufficienti sorti attuali non ritengo che i ferrovieri fossero e sieno per la totalità propensi ad erogare ad esso e per ora contributi mensili e tasse di ammissione.

Con ciò è caduta la cosiddetta tassa della disgrazia, ossia la carenza per malattia, in-



torno alla inopportunità della quale non mi dilungo perchè a tutti voi, onorevoli colleghi, è noto quanto fosse speciosa.

Non comprendo pure perchè si sia ristabilita una restrizione per le concessioni dei biglietti di viaggio con una tassa limitata a così pochi casi: francamente la misura non può che riuscire antipatica ed irrisoria nelle sue conseguenze finanziarie, del tutto insignificanti, sicchè io vorrei proprio pregare ancora che si straleci questa ultima limitazione vessatoria.

Mi compiaccio che sia ristabilita nell'articolo 9 l'applicazione degli articoli 59 e 60, ma vorrei che la facoltà di poterla impugnare fosse bilaterale per lo meno in via di eccezione.

Vi sono casi di funzionari che sono senza infamia e senza lode, che l'amministrazione non persegue ma li lascia in completo stato di abbandono. Taluni di essi comprendono il senso morale della loro situazione e per dignità vorrebbero potersi ritirare anzi tempo; ebbene in questi casi io amerei che potesse esplicarsi il diritto di bilateralità, da negarsi per contro a quegli elementi utili ed intelligenti che mentre si assicurerebbero facilmente un *quid* da questo provvedimento, esulerebbero per cercare migliore e più retribuita fortuna in aziende private.

Termino il paragrafo relativo al personale raccomandando alla Direzione generale che applichi tale disposto in larga misura senza pietà e misericordia ricordando ben bene che di personale ve n'è troppo e che assolutamente occorre falciare e non sostituire.

Così pure faccio voti che si approvi l'ordine del giorno relativo alla costituzione in Ente autonomo dell'Istituto di previdenza con bilancio distinto da quello dell'esercizio. Questi Istituti ebbero ed hanno tuttora tali vicissitudini da richiedere garanzie legislative, atte a ben tutelare il patrimonio più sacro della nazione, quello cioè che allevia la incapacità e la vecchiaia di tutti i suoi benemeriti agenti e delle loro famiglie.

Accennerò per ultimo alla tanto discussa questione del rifornimento dei carri di cui all'articolo 15.

La ventilata proposta di acquisto dei 10.000 carri, ridotta poi ad 8.000 nel progetto di legge, discende ora in definitivo a soli 4.000. Con tutto ciò io sono recisamente contrario a questo acquisto e quindi all'inasprimento fiscale che formerebbe la nuova risorsa finanziaria, perchè di nuovi carri,

come dirò fra poco, non si deve avere bisogno assoluto e la tassa ventilata è proprio contraria al classico assioma di utilità massima, che deve favorire il pubblico.

Infatti si prevede essenzialmente di diminuire le restituzioni parziali sui diritti fissi, quando il carico e lo scarico del veicolo è fatto dalle parti. Ciò è un danno e non un vantaggio per la sollecita riutilizzazione del rotabile, tanto è vero che all'estero si fa proprio il contrario e si cerca di eccitare lo zelo delle parti corrispondendo loro un premio quando si fanno tali operazioni.

Ed ora vediamo perchè non ritengo necessario l'acquisto dei 4.000 carri. Il parco veicoli della rete di Stato corrisponde tutto l'anno abbastanza bene ai bisogni interni, epperò in ottobre si verifica il massimo traffico perchè al consueto movimento dei porti si aggiungono in quei mesi i molti prodotti agricoli che non tollerano sosta. Questi determinano la mancanza di carri ai porti, perchè in quell'epoca la corrente di ritorno dei veicoli vuoti diminuisce, in quanto essi sono tratti nelle stazioni singole e vengono utilizzati nell'interno della zona agricola.

Vari rimedi però si offrono per una più intensiva utilizzazione dei veicoli.

Anzitutto consideriamo che la dotazione dei carri è di oltre 90.000 (di cui il 36 per cento è già materiale nuovo comperato sotto il regime statale) e pensiamo che di essi ben 11.000 — il 12 per cento — sono fermi per la riparazione (per le locomotive purtroppo la percentuale è del 21 per cento e per le vetture del 33 per cento con un complesso di 200 milioni di materiale rotabile inerte che ingombra circa 250 chilometri di linea, esse pure soffocate).

La percentuale dei carri riparandi è enorme, se si pensa che ai tempi delle Società, quando si arrivava all'8 per cento il regio Ispettorato esercitava tutte le minacce e tutte le azioni onde farla ridurre, obbligando le Società ad una più intensiva utilizzazione del materiale.

Orbene l'amministrazione cerchi tutti i mezzi per intensificare i lavori di ripristino dei carri.

Questi lavori ora non procedono in forma sollecita ed industriale. La burocrazia faragginosa attarda il facile svolgersi dei lavori, specie presso le venticinque Ditte private che in concorso alle officine di Stato vi attendono.

Per la benedetta unificazione del mate-



riale, molti veicoli aventi accessori ancora in buono stato ma non a tipo nuovo, vengono trattenuti eccessivo tempo sotto i lavori con perdita di tempo e sciupio di spesa.

Presso l'industria privata si esercita poi tale minuto sindacalismo che è impossibile assolutamente ogni sollecito buon procedere delle riparazioni.

Nei magazzini delle reti infine ove si trovano a pleora attrezzi e materiali non necessari, mancano poi i pezzi di ricambio, di natura occorrente, quindi molte volte vi sono rotabili quasi ultimati che aspettano del tempo per essere restituiti al servizio e ciò perchè anche un capo di divisione non ha facoltà di comperare per poche lire lo stretto necessario. Tali veicoli ingombrano per lo più lo spazio utile ove potrebbero riceversi altri riparandi.

Dunque si impongono: riduzione di lavori allo stretto necessario anche se qualche dettaglio non è unificato; facoltà di acquisti sulla piazza; semplificazione dei rapporti con le Ditte a base di *forfait*, prendendo norma delle migliaia di casi affini similari già studiati, anche se qualche lira scompare in questi per confronto al minuto accertamento, giacchè essa rientra largamente dal più proficuo sfruttamento del rotabile.

L'Amministrazione cerchi di ampliare piuttosto i piazzali ed i piani caricatori di molte stazioni soprattutto di testa ove al crescere del movimento non corrispose l'adeguato ingrandimento dei mezzi.

Si pensi che ogni rotabile non ha disponibile sullo Stato in rapporto alla rete che metri 25.16, ben esigua cosa la quale dimostra a quali ingorghi ed arresti di treni dia luogo un qualunque cataclisma o guasto di linea.

Infine grande importanza si dia alla ripartizione dei carri. Il metodo della distribuzione da *ripartitori centrali* provoca percorsi inutili, incroci superflui e ritardi nella restituzione dei carri, perchè richiede ordini e contr'ordini, scritturazioni tra stazione e ripartitore, ecc. Meglio quindi sarebbe applicare il *metodo percorrente od automatico*, per cui ogni stazione rispedisce sempre i carri vuoti verso una certa direzione, con facoltà alle stazioni intermedie di attingere nelle correnti di passaggio. Questo attiva meglio la circolazione dei carri, utilizza più proficuamente la prestazione dei convogli, ne sfrutta il margine di carico e

non obbliga il ripartitore centrale ad avere — cosa impossibile — la precisa conoscenza giornaliera dei mezzi e dei bisogni delle singole stazioni.

Altri rimedi utili sarebbero il lavoro notturno di scarico, le riduzioni dei trasporti in servizio, una maggior tassa di sosta e soprattutto la migliore utilizzazione dei treni, ora troppo numerosi e lunghissimi con quasi tutti i veicoli a metà carico. Ben coordinando tutti questi provvedimenti non sarà difficile aver disponibile tutto il materiale occorrente ai bisogni, senza costruirne del nuovo che per sua natura tornerà vieppiù ad ingombrare stazioni ed officina.

Ho accennato alla elevata proporzione (trentatré per cento) di vetture fuori servizio.

Purtroppo è questa la ripercussione dell'eccesso di leggerezza in cui si è caduti nelle costruzioni tumultuariamente determinate sotto l'esercizio di Stato e da tutti in più riprese lamentato. Alle nostre vetture, dalla linea elegante e simpatica, manca però il giusto rapporto di peso morto ad efficienza, ottenuto con ossature esili, con mancanza di doppi fondi ecc. Non è quindi a meravigliare il pernicioso fenomeno che a pochi anni di distanza immobilizza tanto materiale ancora nuovo e quindi sarebbe desiderabile che in avvenire non si abbia a ricadere nel grave errore.

In parte anche per le locomotive ultime si deve lamentare la esilità generale dei rodiggi, delle fiancate, dei sostegni e soprattutto delle molle di sospensione che vanno soggette a troppo frequenti e pericolose rotture.

Onorevoli colleghi. Troppo ho abusato della vostra solita cortese benevolenza per me ed è ora di concludere, e concludo, ma accennando ancora a certi avvenuti inconvenienti, a quello che ci devono perciò avere insegnato, a ciò che col nuovo riordinamento dovranno fra l'altro attendere le nostre ferrovie di Stato.

Siamo nel paese del tanto decantato carbone bianco: fin da 15 anni fa tutte le forze idrauliche vennero in certo qual modo monopolizzate con diritto di prelazione per lo Stato; quindi è necessario che le ferrovie diano il maggior incremento all'espandersi dei servizi elettrici che per ora si potrebbero concentrare con personale specializzato presso la Direzione d'esercizio di Torino, la quale ospita appunto nella sua circoscrizione gli impianti delle Valtelli-

nesi, delle Varesine, dei Giovi e del Moncenisio.

E qui non posso dimenticare il lungo tempo impiegato per la elettrificazione dei Giovi, ove per voler ricorrere a speciale sistema trifase si è tardato il benefico sussidio della trazione elettrica. Nel quale riguardo io mi pongo due questioni. La prima: perchè non conveniva applicare senza altro il sistema trifase delle Valtellinesi, che ha dato buona prova, servi di esempio a molti esteri è ora del tutto perfezionato, e per cui non si sarebbe impiegato tanto tempo? La seconda: poichè si voleva fare a nuovo, perchè non adottare allora uno dei sistemi monofase già tanto conosciuti come il Siemens, l'Oerlikonece? E qui mi torna a cappello di ricordare anche quanto si sta facendo lungo la linea del Cenisio. Per essa il nodo della questione sta indubbiamente ed unicamente nella necessità di completare il doppio binario lungo tutta la linea del versante italiano, che ora non lo ha che in piccolissima parte. Mentre si frapponessero remore inexcusabili al lavoro di raddoppio ed ai lavori di elettrificazione, si provvide ad un servizio con locomotive a nafta (gruppo 470) da Bussoleno a Modane per evitare frequenti casi di asfissia al personale di macchina; poichè, come è ben noto a tutti voi, le locomotive funzionanti coi residui della distillazione del petrolio, bruciano meglio il combustibile e non producono quindi i nocivi idrocarburi. Orbene, dopo aver equipaggiato quaranta locomotive per tale servizio, si iniziano i lavori della elettrificazione tra Bardonecchia e Modane, cioè sotto la grande galleria ove la ventilazione artificiale (sistema Saccardo) non determinò mai casi di asfissia, frequenti invece nelle gallerie inferiori. I lavori in territorio francese vengono un bel giorno arrestati dall'autorità militare e in fretta occorre che il servizio competente delle ferrovie di Stato compili i disegni di insieme prima non eseguiti, affinchè l'autorizzazione a proseguire sia ridata ma con facoltà alla Paris-Lyon-Méditerranée di poter togliere la corrente e metterla a suo piacimento.

Tutto questo che vi ho detto indica come certi servizi non procedano troppo bene, ma soprattutto come non si spendano nel modo migliore i denari dei contribuenti, allorchè si elettrifica una linea di cui assolutamente non si può aumentare l'intensità di traffico se non raddoppiando il binario.

Ad un'altra cosa, riordinandosi le nostre ferrovie, bisogna porre fine ed è quella con-

seguita dal fenomeno veramente impressionante dei frequenti e numerosi furti, e manomissioni di merci che si verificano nelle nostre stazioni. Pare che di tutti gli Stati d'Europa, solo la Russia sia quella che gode il poco fortunato primato e ci preceda. Bisogna riprendere gli esperimenti sulle piombature meccaniche ed affrettare la adozione di quel tipo che sarà per riuscire migliore: nè vale l'accampare difficoltà per un trattamento internazionale: cominciamo ad impedire i furti sulla nostra rete e per impedirli non sarà certo improficua anche una maggior spesa quale è quella conseguente dall'applicazione di nuovi congegni.

Ben presto saranno ultimati i pratici esperimenti di esercizio di alcuni sistemi di aggancio automatico: è a sperare che le ferrovie dello Stato abbiano a concorrere nel modo più efficace a generalizzare tali esperimenti per renderne possibile e pratico l'impiego. Certo per una tale applicazione occorrono degli accordi internazionali; ma poichè noi abbiamo dei servizi statali localizzati e circoscritti come in Sicilia, se ne cominci colà l'applicazione e si adotti un perfezionamento per cui la Camera, ad opera del collega onorevole Valli, ebbe tanto ad interessarsi e che qui in Italia per opera di italiani ebbe sviluppo e pratica importante affermazione.

Onorevoli colleghi! Il frutto delle mie osservazioni e lo studio appassionato del problema ferroviario a cui tutti dobbiamo convergere la nostra attenzione perchè venga a corrispondere perfetto ai bisogni economici e finanziari del paese, mi hanno suggerito quanto son venuto fin qui esponendo alla vostra benevole attenzione.

Dal 1905 in qua si tentarono già due soluzioni: l'una a Compartimenti e Servizi centrali combinati, che per inframmettenza, sovrapposizioni di incarichi e suscettività di dominio, non potè reggere; l'altra, la seconda, fu la struttura a soli servizi centrali, che, tutto accentrando, attarda ancora il grande organismo, e se non vi si pone sollecito rimedio e se non lo si spezza decisamente, finirà per arrestarlo del tutto.

Ben venga questo terzo e speriamo definitivo sistema di vero decentramento in quattro direzioni di esercizio, che, se avranno la promessa individualità, non potranno che iniziare la tanto attesa èra della sveltezza ed industrializzazione economica dei trasporti.

A questo io guardo ora con occhio fiducioso, come anelo pure al giorno in cui po-

trà impostarsi un vero e proprio Ministero delle comunicazioni esteso a tutto ciò che, con qualunque mezzo, ha giurisdizione e nesso col trasporto delle idee, delle persone e delle cose.

E così penso, perchè io non comprendo come si possa ancora oggidì parlare di ri-stabilimento di esercizio privato: non si troverebbero forse più le Società disposte ad assumerlo e d'altra parte, oltre al bilancio finanziario, non dobbiamo dimenticare che per l'esercizio di Stato vi ha un bilancio politico-morale! In esso constatiamo la efficiente risultanza attiva che si ripercuote sullo sviluppo delle industrie e dei commerci, sulla attività nazionale, sul maggior abito di viaggiare e di conoscerci ed apprezzarci reciprocamente.

La Giunta generale del bilancio, col suo attento ed accurato studio, ha di molto migliorato il primitivo progetto: per applicarlo intervenga quella Commissione consultiva mista cui ho prima accennato e mercè la sua saggia opera proseguiamo innanzi per perfezionarci in queste materie, che sono i fattori primi di ogni benessere, di ogni progresso e di ogni attività feconda. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maggiorino Ferraris.

FERRARIS MAGGIORINO. Onorevoli colleghi, se desideriamo dare un giudizio sereno ed obiettivo, essenzialmente tecnico sulle presenti condizioni del servizio ferroviario e sui provvedimenti occorrenti, pare a me che dobbiamo anzitutto riportarci col pensiero al luglio 1905, quando cominciò l'attuale esercizio di Stato, e chiederci coscienziosamente dove eravamo in allora, dove siamo ora e quale è la via che ci sta ancora d'innanzi a percorrere.

E nel rispondere a queste domande gioverà sempre tenere presente che le ferrovie hanno due grandi aspetti, due grandi funzioni: una di servire al pubblico, l'altra di costituire uno strumento finanziario importante.

E mi duole che, sia nella elaborata relazione della Giunta del bilancio, sia nelle discussioni appassionate che si sono fatte fuori di questa Camera, si sia molto passato in seconda linea il punto fondamentale e si sia dimenticato che la prima funzione che si deve chiedere alle ferrovie è di vedere in qual modo adempiano al servizio pubblico a vantaggio dell'economia nazionale e degli interessi privati dei cittadini: a questo loro servizio dobbiamo in secondo

luogo coordinare fermamente i risultati finanziari dell'azienda.

Ora, o signori, al 1905 il patrimonio ferroviario era terribilmente dilapidato, i mezzi di esercizio incredibilmente deficienti, il materiale mobile, da una pubblicazione ufficiale emanante dalle stesse società esercenti, era dichiarato un museo di antichità. Un altro documento ufficiale constata che su 382 locomotive della Mediterranea che avevano caldaie di oltre 17 anni di età, mentre usualmente si ricambiano a 12 anni, non esistevano in magazzino che 18 caldaie di scorta; cosicchè, mentre le nostre ferrovie si trovavano costrette a comprare 50 locomotive usate in Inghilterra, erano sotto la minaccia di veder restare inoperose 364 locomotive, perchè non erano state preparate a tempo dalle cessate amministrazioni le caldaie di scorta per farle funzionare. (*Com-menti*).

Non parlo poi delle condizioni morali del personale di queste aziende, che passava dall'ostruzionismo allo sciopero, così pure della mancanza completa persino di mezzi materiali per le più urgenti riparazioni del momento, traversine e scambi, così che se ne fece indarno un'affannosa e minuta ricerca in tutta Europa.

Ora da queste condizioni di fatto, che sono pienamente lumeggiate nei documenti ufficiali di quel tempo, venendo alle condizioni attuali, parmi equo, sereno, meritevole di lode il giudizio che dell'intero servizio dette recentemente l'onorevole Domenico Pozzi nella sua pregiata relazione al bilancio dei lavori pubblici, dicendo che è breve il tempo trascorso dal 1905 ad oggi per un giudizio definitivo, ma che le speranze dell'onorevole relatore e della Giunta per un miglioramento si vanno gradatamente, se si vuole anche lentamente, verificando, tranne che per la stagione autunnale, di cui potremo parlare in breve parentesi, e che credè un disservizio in tutta Europa, come fu da altri giustamente notato.

In quest'autunno mi divertivo giorno per giorno a seguire nella *Koelnische Zeitung* le deficienze dei vagoni di quel compartimento ferroviario. Ogni giorno si pubblicavano infatti le richieste di vagoni e le deficienze, come del resto accade in altri posti.

Ebbene, tranne il disservizio dell'autunno che richiede provvedimenti speciali, e ne parlerò in altro momento, tranne qualche ritardo specialmente sulle linee dove ci sono lavori in corso e nell'imperversare della stagione, il servizio viaggiatori più del servizio

merci, è stato ricondotto a condizioni quasi normali. Ed anche il servizio delle merci è migliorato di molto, come lo provano le statistiche del carico ai porti e come soprattutto lo prova la quasi completa assenza di quelle forti lagnanze che ci provenivano dai grandi porti di mare e specialmente da Genova e che noi oggi vediamo ristrette a poche settimane dell'anno.

CAVAGNARI. In luglio specialmente, e poi in autunno, onorevole collega Maggiorino Ferraris!

FERRARIS MAGGIORINO. Ho detto specialmente nell'autunno. Anzi prima l'avevamo tutto l'anno, onorevole Cavagnari. Potrei leggere la raccolta dei suoi telegrammi quale degno presidente del Consiglio provinciale di Genova. (*Commenti*).

E tutto ciò, che non è quello che ci occorre ancora, fu fatto in un periodo di soli cinque anni, quando si trattava di compensare le deficienze del passato, che un uomo tecnico eminente appartenente ad una grande società del passato, dichiara ascendere a 500 milioni; quando ancora c'era la impreparazione assoluta dello Stato ad assumere il nuovo servizio; quando due terremoti, un'esposizione universale, scioperi, personale antagonista, diversità di tipi di materiale ed i lavori da compiersi in tutte le linee rendevano più difficile il compito.

A ciò, onorevoli colleghi, si è aggiunto un altro fatto assolutamente impreveduto: l'enorme risveglio del traffico.

Di tutte le previsioni di un aumento di traffico fatte dal 1905 in poi, la più elevata era la mia. Ma anche la mia previsione fu superata. In cinque anni abbiamo avuto 158 milioni di maggiore traffico. Tutte le previsioni, le pessimiste come le ottimiste furono tutte largamente superate. E si è quindi verificato questo fatto: che, mentre la direzione delle ferrovie, con mezzi insufficienti, tentava di riparare alle deficienze del passato, dovette in pari tempo affrontare un incremento di traffico tale, che forse avrebbe messo in imbarazzo qualunque altra amministrazione ferroviaria d'Europa.

E, del resto, negli anni di maggiore incremento del traffico dal 1905, al 1907 quasi tutte le grandi amministrazioni ferroviarie d'Europa si trovarono in disservizio, come lo provano le discussioni che si ebbero nel Parlamento francese ed in quello prussiano.

Tenuto conto di tutte queste circostanze per quello che riguarda il servizio pubblico, migliorato più specialmente con i nuovi treni diretti, con il nuovo materiale forse

un po' leggero, come è stato detto, ma assai migliore del passato e soprattutto per la larga ammissione della terza classe nei treni diretti che era stata da noi così vivamente richiesta veniamo invece all'altro lato, quello finanziario.

E qui io debbo sinceramente dichiarare che l'andamento finanziario dell'esercizio di Stato non ci ha dato quei risultati che potevamo sperare. (*Interruzioni — Commenti*). E lo dimostrerò. Lasciatemelo dire... e che soprattutto non ha dato risultati altrettanto buoni quanto quelli che da esso abbiamo diritto di attenderci. (*Commenti*).

Lasciatemi parlare. Però, onorevoli colleghi, cominciamo dal dire una cosa. Non facciamo confronti con le Amministrazioni ferroviarie estere. Ringrazio l'onorevole Ancona, uomo così competente, di darmi ragione. Ma dal 1885 in poi, per l'incarico della Commissione Brioschi-Genala, ho dovuto visitare le reti di quasi tutta l'Europa. E quando sento fare confronti tra reti ferroviarie estere e quelle italiane, mentre noi siamo in condizioni economiche e tecniche assolutamente diverse, anzi opposte; quando abbiamo il massimo di pendenze, di gallerie, di scoscendimenti, di zone malariche, con un minimo di pianure (e trovo più elevati per noi i prezzi del carbone, dei materiali, del ferro, di tutto e qui c'è da discorrere per un'ora) quando penso alle condizioni assolutamente diverse della Francia e della Germania, e trovo che si portano qui le percentuali e si confrontano come si confronterebbe la potenzialità d'un ragazzo con quella di un uomo maturo, in qualunque prova fisica od intellettuale, io debbo dire: andiamo adagio nei confronti e valutiamo i diversi elementi di fatto. Ed ho inteso di fare questa osservazione: perchè, qualunque sia il giudizio che la Camera vorrà dare in questa materia, sia un giudizio non soltanto illuminato, ma essenzialmente sereno ed equanime. (*Approva- zioni*).

Così pure, onorevoli colleghi, non facciamo confronti con le gestioni ferroviarie del passato. Se fosse qui l'onorevole Tedesco, in allora ministro del tesoro, vi potrebbe dire quali erano i nuovi patti che le società esercenti chiedevano allo Stato, per l'esercizio dal 1905 in poi. Ed allora se volete essere equi, il confronto non lo dovete fare con le paghe, i turni di servizio, gli orari del personale e le condizioni dei treni dal 1885 al 1905, ma con quelli che le società od i nuovi aspiranti all'esercizio privato chiedevano,

quando introducemmo l'esercizio di Stato. Ed allora vedrete come molte delle apprensioni legittime, patriottiche, se volete, che furono qui manifestate in materia d'esercizio di Stato, hanno bisogno di una certa percentuale d'attenuazione, non nella loro totalità, ma in una loro certa parte, che già vi farebbe dare, in una certa misura, un giudizio diverso sul complesso dell'esercizio di Stato.

Per ultimo, onorevoli colleghi, sono stato piccola parte di quella campagna pel miliardo, che condusse ai provvedimenti finanziari del Ministero Sonnino-Carmine, completati poi dal Ministero Giolitti. Ma vediamo bene fino a qual punto le somme date sono state spese utilmente: perchè l'utile di una somma non si misura dal suo stanziamento in bilancio; ma dal suo impiego effettivo. Questo mi par chiaro.

Ora, al 30 luglio 1910, mentre era stata autorizzata una spesa di 1102 milioni, non erano stati spesi che 775 milioni, di cui 418 per materiale mobile e 357 per materiale fisso. Ora, se fosse vero (cito qui il commendatore Benedetti, non solo per la grande autorità e competenza sua, ma anche perchè, essendo egli un funzionario dell'Adriatica, le sue cifre acquistano, anche per questo fatto, un'autorità particolare, diversa da quella che abbiamo noi che siamo fautori dell'esercizio di Stato) se fosse vero che 500 milioni circa sono necessari per compensare le deficienze del passato, le somme attualmente spese pei nuovi traffici, dal 1905 ad oggi, non ammontano che a 275 milioni.

Noi abbiamo udito dire (la Giunta ed il Governo hanno adottato questa formula): per ogni lira di maggior prodotto, cinque lire di spesa a conto capitale. Ebbene, per ogni lira di maggior prodotto, non abbiamo speso neppure due lire a conto capitale, tenuto conto del maggior prodotto dal 1905 in poi.

Ed allora si verifica il fatto accennato dall'onorevole Montù e confermato dall'onorevole Rubini, che i mezzi di movimento dei rotabili sono andati diminuendo, mentre è cresciuto il numero dei veicoli e la quantità del traffico.

E qui (permettetemi che ve lo dica) si dimostra, da un lato, che, per eseguire grandi lavori ferroviari, non bastano somme in bilancio, ma occorre quello che giustamente fu definito il tempo tecnico; e, dall'altro, si dimostra pure in mezzo a quali difficoltà si dibatta ancora il nostro eser-

cizio ferroviario. Ciò non ostante, i risultati finanziari non sono (io lo dichiaro) soddisfacenti. Ma su questo è necessario (se la Camera me lo consente) che portiamo completa, intera la nostra attenzione.

In primo luogo vi è una certa analogia tra la discussione odierna e quella dei giorni scorsi sul caro dei viveri. Il maggior costo dell'esercizio ferroviario in parte è determinato da cause naturali, sulle quali nè Governo nè Parlamento potrebbero avere molta azione; in parte può essere determinato da deficienze e da errori di amministrazione, che bisogna indagare e correggere. Ora lasciamo in disparte il rincaro dei materiali, perchè è un fatto su cui difficilmente potremmo agire, ma ci sono dei coefficienti che hanno effettivamente rincarato le spese dell'esercizio ferroviario; l'aumento del personale e l'aumento delle paghe.

L'aumento del personale fu grande, inconcepibile nei primi anni e non esito a dichiararlo esagerato, ed esso ha assorbito 52 milioni di lire per nuovi agenti, mentre il miglioramento delle paghe ha richiesti 31 milioni; cosicchè da questi semplici fattori, aumento di personale ed aumento di paghe, si è avuta una maggiore spesa di 83 milioni. Poi ci fu l'aumento dei treni.

Possiamo noi tornare indietro su queste cifre? Sull'aumento delle paghe, no; anzi io approvo i provvedimenti che il Governo ha presentato per migliorare gli stipendi, soprattutto quelli inferiori, e ringrazio l'onorevole Sacchi, che, avendone preso l'impegno, è venuto innanzi al Parlamento con le sue proposte, sopportando tutta l'arezza che ha dovuto affrontare per l'adempimento del suo dovere.

Sul numero del personale possiamo tornare indietro? Su questo spero di sì e stiamo già tornando indietro.

Se la Camera volesse esaminare i dati dei quali sono grato all'onorevole Abignente, vedrebbe che nel 1909 il personale di servizio era di 148,603; nel 1910, 148,723; abbiamo quindi un aumento minimo, quasi insignificante di agenti ferroviari; 120 soli agenti in più, mentre invece abbiamo avuto un aumento notevole di prodotti: basti dire che questi ammontarono alla cifra di 29 milioni.

Ora poichè in tutti i servizi c'è una eliminazione naturale del 3 per cento all'anno, basterebbe fermare, se fosse possibile, l'ammissione degli agenti, perchè di anno in anno si avrebbero quasi automaticamente quelle economie nell'esercizio che sono ne-

cessarie e che io desidero, tanto che voi vedete che la Giunta del bilancio vi dice che nel 1909 si avevano agenti 11.22 per chilometro di linea in esercizio; nel 1910, agenti 11.18. E la riduzione apparirebbe più sensibile confrontando il numero degli agenti con il prodotto lordo.

La stessa cosa se fosse possibile io vorrei dire circa il movimento dei treni: siamo discesi nella utilizzazione dei treni merci e siccome si è aumentato, in molti casi, ragionevolmente aumentato, il servizio dei viaggiatori che era rimasto quasi stazionario dal 1885 — una parte di responsabilità, mettiamoci una mano sulla coscienza, l'abbiamo tutti — è evidente che, tranne in quest'anno, (che purtroppo si presenta in condizioni meno liete e sulle quali sorvolo) che quando riprenderemo la curva ascendente dei prodotti merci e viaggiatori ci basterà frenare un momento la istituzione di nuovi treni merci e viaggiatori per ottenerne quella maggiore utilizzazione che l'onorevole Rubini ha più volte desiderato ed al quale io interamente m'associa.

Ed ecco quindi come noi possiamo così descrivere questi cinque anni, brevissimo periodo di vita ferroviaria, perchè nei confronti nostri con certe Amministrazioni estere noi mettiamo, pari a pari, un nuovo ordinamento ferroviario che data da cinque anni con parecchie Società ferroviarie che pochi anni or sono, compresa la Paris-Lyon-Méditerranée, hanno festeggiato il cinquantenario della loro gestione, e noi sappiamo che gli organismi economici di ogni specie guadagnano col tempo in consolidazione, in economia, in efficienza di servizio.

Ed io veramente non sarei stato equanime, se nel giudicare del servizio di Stato, non avessi detto che, in questi ultimi anni, tutti i coefficienti passivi del servizio si sono andati lievemente, ma effettivamente, migliorando.

Il Governo spera qualche cosa di più, anzi ci propone qualche cosa di più, ed io certamente non posso non esser grato, sia al ministro, sia alla Giunta generale del bilancio, di questo nobile tentativo di rimediare ad una situazione di cose, alla quale è bene che sia portato qualche provvedimento.

Le economie che il Ministero spera, derivano, soprattutto, dalla maggiore utilizzazione dei treni merci.

Non vi parlo della piccola tassa sui biglietti gratuiti, perchè disse benissimo l'onorevole Montù, al punto in cui essa è ridotta

stabilisce piuttosto una differenza ingiusta di trattamento tra i ferrovieri ed altre categorie, che non meritano di sottostare ad una differenza di trattamento.

Accennerò appena agli aumenti di tariffa, ma mi reca una qualche sorpresa che in questa ricerca, piuttosto meccanica, quasi affannosa, quasi fatta a scarico di coscienza, di economie (verrò dopo alla questione dell'ordinamento) sia stata trascurata la più grossa economia che negli ultimi anni sia stata adottata con successo da quasi tutte le ferrovie dell'Europa, e specialmente dell'Europa Orientale, Svizzera, Belgio, Germania, paesi Scandinavi, ecc., qual'è la riduzione a due sole classi dei treni viaggiatori locali, esclusi quelli diretti.

Non c'è quasi che l'Italia e la Francia che mantengano questo lusso della prima classe in tutti i treni mentre è noto che una delle maggiori riforme compiute (*Mormori e commenti*) dalla Società Midland in Inghilterra fu quella di sopprimere la seconda classe in tutti i treni anche diretti.

Ora io non faccio proposte; sono materie nelle quali bisogna andare con molta prudenza e senza grandi riforme.

Quando l'onorevole Nitti, con quella sua parola piena di frizzi, colpiva a torto o a ragione l'idea delle grandi riforme, certo non poteva rivolgersi a me, perchè nessuno credo nella Camera usa l'aggettivo graduale quanto l'adopero io nelle mie proposte. Ma poichè tutte le maggiori nazioni d'Europa hanno, non solo posto allo studio questo provvedimento, ma anche lo hanno attuato e lo mantengono, esso parmi almeno degno di studio.

E passo al nuovo ordinamento delle ferrovie. (*Commenti*).

Commenterete dopo, cari colleghi, e mi farete un favore.

Anzitutto permettetemi di dissipare un punto dalle vostre menti: qual'è l'economia che il Ministero si ripromette dal nuovo ordinamento delle ferrovie.

Il Ministero ci dichiara che tutta l'economia che esso si ripromette è di un milione e 800 mila lire, e che anche questa economia non potrà venire che gradualmente, in una serie di anni.

Ora, onorevole Sacchi, in una azienda d'un bilancio la cui entrata è più di 500 milioni, e la spesa purtroppo di quasi 500 milioni, io mi domando: il coefficiente di questa economia è tale da determinare in sé e per sé il nuovo ordinamento? Io credo che il sen-

timento generale della Camera sia negativo. Il che non condanna, onorevole Sacchi, il nuovo ordinamento, ma ci impone di studiarlo in linea amministrativa, tecnica, e se volete, anche economica e politica, ma ci fa allontanare per ora la preoccupazione che qualunque ritardo o indugio si frapponga all'applicazione di questo nuovo ordinamento, lo Stato abbia a soffrire grave danno, perchè non si tratta che di un milione e 800,000 lire di economie non realizzate, ma sperate che si crede, verranno tra un lungo, dirò anche se volete, in un non lungo corso di anni. (*Commenti — Interruzioni*).

E allora vediamo, onorevoli colleghi, qual'è l'ordinamento attuale delle ferrovie. Voi avete due tipi: il tipo francese e inglese dell'ordinamento accentrato con servizi esecutivi all'ultima periferia (quello dell'Adriatica per così spiegarci); il tipo prussiano e austriaco, quello dei compartimenti, che se volete, era quello della Mediterranea, ed è anche quello attuale del servizio di Stato. Ebbene, o signori, potrei dire dei due tipi quello che un egregio uomo rispose al Thiers che gli chiese se preferiva l'*Ancien régime* ovvero la *Révolution*. Egli disse: quando leggo l'*Ancien régime* sospiro la *Révolution*, e quando leggo la *Révolution* quasi quasi ritornerei all'*Ancien régime*. Parlate con quelli della Mediterranea, e vi diranno che il sistema dell'Adriatica era migliore: parlate a quelli dell'Adriatica, e vi diranno che il sistema di decentramento della Mediterranea era eccellente. (*Interruzioni — Commenti*).

Dico come sistema, non come attuazione. Perchè bisogna distinguere: e badi la Camera, che in Francia il sistema dell'accentramento funziona bene, ed anche recentemente non fu modificato, e risultò proficuo sulla Paris-Lyon-Méditerranée e su varie ferrovie francesi. Il che vi dimostra che gli ordinamenti non sono tutto, ma che molto sono gli uomini (*Oh! oh!*) e soprattutto la consolidazione degli ordinamenti (*Benissimo!*) Vedete che se non m'interrompete, finirete col darmi ragione.

Dunque vede, onorevole Sacchi, che avendo di questi dubbi che agitano non solo l'animo mio, ma l'animo di molti colleghi di molte parti della Camera, di uomini competentissimi come l'onorevole Rubini, l'onorevole Ancona ed altri, io non voglio accamparmi su un ordinamento diverso dal suo, ma non potrei fare completa adesione al suo ordinamento. Lo cimenti, lo vagli: ella,

da uomo che porta tanto amore alla pubblica cosa, senta il corso di questa discussione, senta i nuovi argomenti che con grande autorità le porterà il Senato del Regno, dove sono uomini competentissimi in questa materia... (*Interruzioni all'estrema sinistra*) — (siamo seri nelle cose serie!) senta gli uomini tecnici, all'infuori dei due rami del Parlamento, che devono portare il loro contributo, perchè è indispensabile in paese libero che il Parlamento in molta parte registri l'opinione degli uomini competenti al di fuori del Parlamento stesso. E se ella crederà di dover perseverare in questo ordinamento, io da buon amico le augurerò buona fortuna: se ella crederà di non dovervi perseverare, io ritengo, creda, che lo Stato e la cosa pubblica non ci perderanno nulla, purchè il Ministero dei lavori pubblici e la Direzione generale delle Ferrovie, con mano ferma e vigorosa, diano opera ad attenuare quegli inconvenienti, quegli eccessi, quelle complicazioni, anzi direi quelle farragginose complicazioni di cui tutti, in misura maggiore o minore, siamo stati testimoni nell'esercizio di Stato delle ferrovie.

Occorre tuttavia ricordare che non è bene esagerare gli inconvenienti, e, per quanto ritenga che sia stato un grave errore quello di sconvolgere nel 1905 le antiche reti, e che per quanto non mi sappia spiegare due altri errori, almeno per me fino ad oggi inspiegabili, vale a dire il palazzo di Villa Patrizi e la Navigazione di Stato, attuata in quel modo e in quelle proporzioni, pure vi prego, onorevoli colleghi, di ritenere che in un'azienda, che spende tre quarti di miliardo all'anno, è assolutamente impossibile che tutto il danaro sia impiegato bene, altrimenti sarebbe condannata alla immobilità; che cagioni diverse di perdita e di insuccesso le abbiamo tutti nelle nostre aziende private; che non arriveremo quindi mai alla perfezione e che tutto ciò che possiamo sperare è di diminuire la percentuale passiva e negativa e di aumentare la percentuale del rendimento utile.

Però, onorevoli colleghi, lasciate che io richiami una mia antica opinione. Qualche volta l'aver scritto è utile perchè dimostra che i giudizi che si portano qui sono all'infuori degli uomini e delle circostanze del momento.

Si tratta di una opinione da me espressa sei mesi prima che cominciasse l'esercizio di Stato nel gennaio 1905. Io dissi allora: « Nessun uomo prudente e pratico può



consigliare di sconvolgere d'un tratto tutto l'ordinamento di una rete... sarebbero questi dei criteri teorici di gente impreparata, atta solo a creare il disordine e la confusione (e pur troppo lo abbiamo avuto). All'infuori della Direzione superiore, il nuovo esercizio di Stato, al 1° luglio 1905 e per buon tempo ancora deve lasciare tutti ed ognuno al posto loro, senza alcun mutamento di reti, di sedi e di attribuzioni». (*Interruzioni del deputato Guicciardini*).

Ce ne siamo trovati male, onorevole Guicciardini, e più di tutti può attestarlo lei che è stato difensore dell'esercizio di Stato con la sua celebre mozione. Ma non ho merito di questa opinione, perchè mi è stata data, e insistentemente data, dalla Direzione superiore delle ferrovie prussiane con un esempio così modesto che non oso quasi ripeterlo.

Il Fleck, sotto segretario di Stato dei lavori pubblici e direttore delle ferrovie prussiane diceva: quando annettiamo una nuova rete, non cambiamo nemmeno il fattorino che ogni mattina porta l'ordine di servizio perchè siamo sicuri che egli meccanicamente farà il servizio, mentre un fattorino nuovo potrebbe dimenticarlo. In questo modo io procedo in tutte le grandi amministrazioni pubbliche e private alle quali sono chiamato e me ne trovo contento; tutti al loro posto, tutti fermi alle loro attribuzioni; giudicare a gradi con equanimità delle attitudini di ciascuno, del rendimento utile e delle deficienze passive di ogni ramo di servizio; provvedere pezzo per pezzo, caso per caso, diminuire gli attriti possibili ed aumentare il prodotto utile ed il rendimento generale dell'azienda.

Detto questo (la Camera mi permetterà di andare un po' rapidamente) vengo a trattare del rialzo delle tariffe che tutti conoscono, cioè nove per cento sugli abbonamenti, sei per cento sui biglietti circolari, piccola tassa sui biglietti gratuiti ed un piccolo aumento dei diritti fissi.

Onorevole Sacchi, a quest'ordine di idee non sono mai stato favorevole e non voglio certamente accostarmici oggi.

So che prevale nella Camera e che è molto difficile porre argine a talune correnti. Ma mi permetta di rivolgerle una preghiera, che spero trovi eco nel suo cuore e nel suo passato politico. Se è necessario ritoccare le tariffe dei viaggiatori, eccettui almeno le tariffe della terza classe. Sarà questo un principio di vera giustizia e di vera equità sociale. Pensi che il viaggiatore di terza

classe, va in terza classe per povertà e per bisogno, e che quindi si tratta di una imposta, che ricade proprio sulla povertà.

Ora, siccome mi trovo in presenza ad un ordine del giorno della Giunta generale del bilancio, che invita il Governo a sollecitare gli studi per il rimaneggiamento e per il coordinamento delle tariffe, mi si permettano alcune osservazioni in merito e così non tornerò a parlarne quando verrà in discussione l'ordine del giorno. Innanzi tutto non vi è distinzione tra tariffe merci e tariffe passeggeri. Ora bisogna persuadersi che i principi fondamentali economici e tecnici, che regolano le tariffe merci e quelle dei viaggiatori, sono diversi, per non dire opposti, e che quindi bisogna saper bene, quando si invita il Governo a fare una determinata cosa, che cosa è, che noi vogliamo. Ma poi, vedete, vi sono due opinioni sempliciste estreme; gli uni credono di guadagnare sempre rialzando le tariffe, gli altri credono di guadagnare sempre ribassandole.

Le due opinioni sempliciste sono, a mio modesto avviso, puramente e semplicemente erranee.

La bibliografia pratica delle tariffe (bade che non esiste un buon libro sulle tariffe, ma esistono soltanto dei materiali eccellenti, accumulati da tutte le amministrazioni di Europa) la bibliografia pratica dimostra che questo delle tariffe è tutto ciò, che di più complicato e delicato esista; perchè i vari criteri d'ordine economico, d'ordine commerciale, d'ordine finanziario e d'ordine fiscale debbono essere coordinati tra di loro.

C'è quindi pericolo che la riforma, la più sapientemente escogitata, dia risultati, assolutamente opposti a quelli, che si prevedevano.

Nella evoluzione delle tariffe nei diversi paesi europei, quanto alle tariffe delle merci, voi non avete che due sistemi, quello italiano, francese ed inglese delle tariffe per valore, e quello della grande unione delle ferrovie germaniche e tedesche delle tariffe a volume. È un grande inconveniente che l'Europa sia divisa in due sistemi di tariffe merci, diversi tra di loro; ma è certo che il risultato del sistema tedesco è stato molto impressionante. In materia di tariffe per passeggeri ho riassunto i dati pratici, togliendoli dai vari sistemi ferroviari di Europa.

Mi sono recato ad esaminarli sul posto, quando avevo qualche dubbio, ed ho visto



che quasi sempre i rialzi delle tariffe hanno dato delle delusioni e i ribassi dei vantaggi. L'ultimo inasprimento della tariffa in Germania è stato seguito da una amara delusione, e notate era stata sapientemente preparata da lunghi lavori di uomini tecnici e di amministratori provetti. I recenti ritocchi delle tariffe austriache hanno dato anche essi luogo a delusioni.

Invece hanno dato risultati eccellenti i più forti ribassi di tariffe, fatti in Ungheria e nel Belgio.

In questa materia non si può procedere neppure per gruppi, ma occorre individualizzare ogni specie di traffico, ed a questo applicare la tariffa, che meglio risponde. Dopo 15 o 20 anni dalla riforma, fatta in Ungheria, trovarono che i ribassi nelle tariffe viaggiatori per grandi distanze favorivano il movimento, ma non la finanza: quelle per distanze medie nè movimento, nè finanza, e i ribassi sulle piccolissime distanze invece avevano dato risultati finanziari brillanti. Ed hanno voluto soprattutto sopprimere quella penosa anomalia che vediamo continuamente nelle nostre campagne, dove i treni corrono semivuoti e talora, nelle prime ore del mattino, addirittura vuoti, lungo la strada dove penosamente si trascinano verso il mercato o verso il lavoro le classi operaie e le classi rurali. (*Approvazioni*).

Ed allora, onorevole ministro, una tariffa meditata, sperimentata linea per linea, la quale attiri questo nuovo traffico alle nostre linee, la quale attui in pratica quella che era la formula di un direttore generale delle ferrovie inglesi, che diceva che tutta l'arte di un amministratore ferroviario è di trivellare dei nuovi strati sociali per cavarne fuori dei nuovi gettiti di reddito, che sono anche gettiti di benessere sociale, è questione molto più complicata ed ardua, ma anche molto più consolante e più benefica di quello che semplicemente voi consigliate, dei rialzi percentuali con i quali spesso andate incontro a delusioni anche maggiori dei rialzi stessi.

Ed ora mi permetta la Camera di concludere. Ho parlato proprio per dovere, per la parte che avevo preso nelle discussioni di questi cinque anni, ed anche perchè ho desiderato di portare il modesto contributo di un poco di esperienza alla discussione, che non credo accademica, che anzi credo utile. Io penso modestamente che nessuno può ritornare indietro sull'esercizio di Stato delle ferrovie, e che, quando l'abbiamo pro-

gettato, non volevamo e non dovevamo perdere di vista il punto finanziario, ma volevamo essenzialmente coordinare le ferrovie allo sviluppo economico del paese.

Perchè che cosa importerebbe a noi che il bilancio ferroviario dia dieci milioni di meno, e che essi ricadano sulle imposte generali dello Stato, quando il suo congegno generale, come servizio, come adattamento ai bisogni del pubblico, facesse effettivamente guadagnare all'industria ed ai lavoratori del paese più dei dieci milioni che si spendono?

Eccovi il problema posto nei suoi termini economici, ma ciò nondimeno, egregi colleghi, abbiamo bisogno di rimediare ad alcuni difetti gravi che accennerò sommariamente.

Il primo è che abbiamo un ordinamento ferroviario che non sappiamo bene se sia un ordinamento parlamentare, un ordinamento amministrativo, un'autonomia teorica, un Ministero dei lavori pubblici, una Direzione generale delle ferrovie autonoma. Tutto questo è la confusione e più che la confusione, la irresponsabilità. (*Vive approvazioni*).

Non voglio entrare ora in questa discussione, lo farò a suo tempo. Temo molto, veda onorevole Sacchi, che sia difficile porre le ferrovie alla dipendenza esclusiva di un ministro parlamentare, e credo che la scienza costituzionale ci debba dare qualcuno di quei congegni che stanno tra la formula prettamente parlamentare ed il sistema amministrativo rappresentato dalle amministrazioni tedesche. Ne discuteremo a suo tempo, ma qualunque sia questo ordinamento bisogna dar mano giorno per giorno, ma vigorosamente, a sfrondare tutti gli organismi complicati e burocratici che nella fretta del momento involontariamente si sono andati affollando attorno alla Direzione generale delle ferrovie.

E bisogna che essa rinunci a tante piccole manie accentratrici, per cui la pubblicità, gli stampati, mille cose che potrebbero essere utilmente affidate a cottimi, a cooperative, ad associazioni collaterali, come quella del movimento dei forestieri od altre, sono esercitate da grandi divisioni burocratiche, che non ne hanno nè lo spirito commerciale ed industriale, nè le attitudini.

Bisogna meglio utilizzare le linee secondarie. Il maggiore problema che ora stanno studiando le grandi amministrazioni estere sul tipo di quella inglese, è di parificare quasi nei sistemi di esercizio le linee secon-

darie e le linee principali, riservando le linee principali al grande traffico dei viaggiatori e concentrando il servizio merci sulle linee secondarie. Io potrei, se non fosse l'ora tarda e il desiderio di non intrattenermi più oltre, riferire alcuni studi importanti, alcune applicazioni pratiche notevoli che su questo tema furono fatte dalla Paris-Lyon-Méditerranée. Bisogna inoltre, lasciatemelo dire egregi amici personali e miei vicini (*rivolgendosi all'Estrema sinistra*), lasciatemelo dire perchè è sentimento che sgorga dal cuore di un antico, antichissimo fautore del servizio ferroviario di Stato ed è sentimento unanime nella Camera, bisogna che vi sia una maggior disciplina in tutto il personale!

Adolfo Thiers disse: « la repubblica sarà conservatrice o non sarà ». Io dico a voi, dico a noi: « l'esercizio di Stato sarà disciplinato o non sarà ». Credete pure, crediamo pure che tutto questo sistema di continui ordini del giorno, di comizi, di mozioni, di proteste, di elezioni, di agitazioni, introduce un elemento di rilassatezza in questo servizio che ha bisogno di essere disciplinato come un esercito. Questo è sempre stato il mio concetto, e io desidero vivamente che tutti noi sappiamo nettamente distinguere la grande massa dei ferrovieri tratta dall'elemento sano delle nostre campagne, che io spero obbediente e disciplinata, dalla piccola percentuale degli agitatori. E io qui, se già non lo avessi detto parecchi anni fa, non avrei alcuna difficoltà a ripetere ciò che il ministro di Prussia disse in Parlamento: « il ferroviere deve avere il temperamento dell'obbedienza e della disciplina ».

Chi non lo ha, *spinte aut sponte* bisogna che esca dal servizio.

Un'altra parola (e sto appressandomi alla fine) riguardo ai furti ferroviari.

Vi ha accennato l'onorevole Montù; ma anche qui non bisogna nè confondere, nè generalizzare.

C'è tanta virtù nel popolo italiano spesso così mal pagato, così mal nutrito, così fortemente tassato, che il tacciare di ladri tutta una categoria di agenti di una grande Amministrazione sarebbe un'indegna ingiustizia, sarebbe un'accusa immeritata che dobbiamo assolutamente respingere.

Ma c'è, onorevoli colleghi, c'è una piccola parte di veri ladri matricolati; e il grande difetto è questo: che la grossa massa del personale non li colpisce, non li perseguita, non separa nettamente le responsabilità degli onesti da coloro che non lo

sono, sicchè ci troviamo alle volte deboli per timore che nel colpire il colpevole la nostra mano possa fatalmente cadere anche sul capo di un innocente.

Ma pure, bisogna provvedere. Guardate: il 21 gennaio uno dei più diffusi giornali illustrati dell'Inghilterra, pubblicò una veduta, che, se rispecchiasse la verità (ma non la rispecchia), sarebbe assolutamente un'ingiuria al nostro paese.

Ebbene, contro questi fatti, anche se rappresentano semplicemente dei pregiudizi, è dovere di un'intera nazione di riscattare il suo prestigio morale, e di dimostrare con provvedimenti seri, ferrei, che noi non diamo tregua a nessuno, e che come domandiamo la disciplina, così domandiamo l'ordine, domandiamo la regolarità e l'onestà in questa grande Amministrazione dello Stato.

E dopo aver fatto opportune indagini, sono venuto alla convinzione che il solo rimedio efficace sia quello adottato su vasta scala dalle ferrovie inglesi.

Vi parrà strano: quasi esito ad enunciarlo, perchè, se non fosse vero, susciterebbe certo la vostra incredulità.

Le ferrovie inglesi spendono una certa somma per una polizia segreta che in parte è rappresentata da viaggiatori di lusso e soprattutto da viaggiatrici di lusso, le quali hanno talora l'aspetto di simpatiche viaggiatrici (*Interruzioni del deputato Nofri*).

Ho studiato il servizio anche sotto questo aspetto particolare... (*Viva ilarità — Interruzioni*).

Infelice lei, onorevole Nofri, perchè qualche volta meriterebbero di essere conosciute.

E così gli inglesi sono riusciti a ottenere tale onestà di servizio che, come sapete, sulle loro ferrovie non si danno nemmeno scontrini dei bagagli e, quanto si arriva, il bagaglio è scaricato alla rinfusa sulla piattaforma ed ogni viaggiatore va a ritirare il suo. (*Viva ilarità*). È un fatto!

E ora, onorevoli colleghi, permettetemi di concludere: Le ferrovie rappresentano un organismo così grande nella vita economica e nell'azienda finanziaria dello Stato, che qualsiasi piccolo errore può gravemente comprometterle, ed è per questo che io raccomando al Parlamento ed al Governo di procedere con piedi di piombo, e soprattutto di non adottare in questi argomenti così delicati e complessi quella politica a *zig zag*, come l'ha definita un giorno l'onorevole Turati, che passa dagli entusiasmi eccessivi dei primordi dell'esercizio di Stato agli sco-

ramenti eccessivi dopo pochi anni dell'esercizio stesso.

La forza di un popolo come di un individuo sta nella continuità dei propositi, sta soprattutto nella ferma tempra di non piegarsi, di non cedere alle prime difficoltà. Di fronte all'ostacolo non si muta subito rotta, si misura con giusto criterio e con esatta proporzione delle proprie forze quale è l'ostacolo da superare, e si applica tanta forza quanta ne è necessaria per vincere la resistenza.

In questo, onorevole ministro, noi riusciremo molto più facilmente se, mantenendo una promessa fatta all'onorevole Carlo Ferraris quando si discusse la legge sulle ferrovie del 1905, vorrà chiamare in miglior modo il Parlamento a cooperare col Governo non nella direzione e nella esecuzione del servizio ferroviario, ma nel sindacato ferroviario, anche con quella povera Commissione di vigilanza da cui il Parlamento ha tanto sperato, mentre tutto il nostro riscontro parlamentare dell'esercizio del servizio, della finanza ferroviaria è inferiore a quello della Prussia e a quello di altri paesi dove il regime parlamentare è meno sviluppato che da noi.

Lasci, onorevole ministro, il timore delle piccole ingerenze parlamentari...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non l'ho mai avuto.

FERRARIS MAGGIORINO. No, no!... so che non l'ha, tanto meglio. Non preoccupiamoci di queste piccole ingerenze parlamentari che non contano niente di fronte ad un'amministrazione saldamente organizzata e per quanto è possibile autonoma.

Ma guardi come è bella, grande, benefica la funzione illuminatrice e sindacatrice del Parlamento in quanto rappresenta ed esprime l'opinione pubblica del paese. È il Parlamento che esercitando queste sue alte funzioni ha in altri tempi richiamato il Governo alla sincerità del bilancio, al risanamento delle banche, alla difesa del credito.

È questa giovane Camera, che io non mi stanco dal lodare... (*Interruzioni — Ilarità*)... giovane per le ultime elezioni, che ha nobilmente resistito al parassitismo della marina mercantile. Ebbene, onorevole ministro, il Parlamento chiamato a cooperare col Governo può dare la soluzione di questi problemi nei quali è comune il nostro interesse, la nostra mèta, quella di avere un servizio ferroviario che risponda ai bisogni del paese e ne aiuti e secondi la espansione

verso una maggiore grandezza ed una maggiore prosperità. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Moltissimi deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Candiani.

CANDIANI. Onorevoli colleghi, è giunta spesso in quest'aula la voce del commercio e dell'industria che, colpiti dai danni prodotti dal disservizio ferroviario, ne ricercarono le cause prima nell'impreparazione con la quale lo Stato, a cuor leggero, si assunse nel 1905 di sostituirsi alle Società delle ferrovie per la Rete Adriatica (esclusa quella delle Meridionali) per la Rete Mediterranea e per la Rete Sicula, assumendone direttamente l'amministrazione e l'esercizio.

È giunta spesso tale voce a mezzo di egregi colleghi assai versati negli studi della complessa materia, tal che, potrebbe sembrare assolutamente superfluo il ricordarlo, ove non si dovesse presumere che i passati errori debbano servire, quando riconosciuti, d'ammaestramento per cansarli nell'avvenire e che, come negli individui e nei popoli, così nelle grandi amministrazioni, dall'esperienza debbono trarsi previsioni e consigli.

È troppo noto per tornarvi su, quanto male avesse risposto, agli scopi per i quali era stato creato, nel periodo del privato esercizio, il regio Ispettorato delle Strade Ferrate. È troppo noto, come per tutto un ventennio la Cassa ed i fondi di riserva, istituiti per provvedere agli aumenti patrimoniali in relazione allo sviluppo dei traffici, ai rifacimenti sulle linee, alle rinnovazioni ed agli aumenti di binari e di materiale rotabile, siano rimasti pressochè a secco; ciò che del resto, da alcuni, era stato preveduto.

L'onorevole Federico Gabelli, e molti qui lo ricorderanno per l'eletto ingegno e la squisita bontà dell'animo, nelle memorande discussioni che precedettero la legge del 1885, affermava infatti che per mantenere i ferri e gli acciai quanto occorreva per attenderne le sostituzioni in relazione al progetto di legge, non v'era che un mezzo solo: non usarne per l'esercizio ferroviario, ma metterli sott'olio come i tonni e le sardine.

Alla fine del ventennio le condizioni delle linee e del materiale erano quali dovevano essere: disastrose! e quindi enormi le difficoltà di esercizio.

Il paese che, con dubbia ragione, attribuì quello stato di cose a malinteso sfruttamento delle ferrovie da parte delle Società esercenti, volle l'esercizio di Stato e

con la legge 22 aprile 1905, e col successivo regio decreto del 15 giugno, si gettavano le basi dell'Amministrazione della grande rete di Stato:

a) Direzione generale con tredici servizi centrali, dodici dei quali a Roma dove ha sede anche un Ispettorato centrale, ed uno a Bologna;

b) uffici di controllo a Torino, a Firenze, Messina;

c) otto direzioni d'esercizio a Torino, Milano, Genova, Venezia, Firenze, Roma, Napoli e Palermo.

Col 1º luglio doveva iniziarsi l'esercizio; pochi giorni prima soltanto si fissavano come sedi di direzione e di esercizio, città che non avevano un ufficio qualsiasi all'infuori di quelli esecutivi, dove non si aveva alcun atto, dove tutto, assolutamente tutto, doveva farsi *ex novo*, mentre si distruggevano, senza nulla chiedere alla loro storia, alla loro esperienza, i vecchi preesistenti organismi.

Nell'ultimo quinquennio, le Società, sicure oramai della loro sorte, avevano mirato, ed è naturale, alle maggiori economie; e poichè i quadri organici fissati nel 1902, col concorso dello Stato, impedivano ad esse di falciare ancora le retribuzioni al personale, ne avevano falciato il numero e, computando il lavoro da compiersi nei vari posti di servizio nelle ventiquattro ore, in base ad ipotetiche unità di lavoro e di tempo, ne avevano fissato il fabbisogno di personale con poco riguardo all'orario dei treni e dei turoi di servizio.

Come, ad esempio, un solo bigliettario potesse distribuire in pochi minuti prima di ogni singolo treno, il richiesto numero di biglietti, esse più non si chiedevano, ma soltanto se un solo agente potesse o no bastare a distribuire nella giornata quel determinato numero di biglietti.

Altrettanto avveniva in tutti i servizi attivi, così che nel quinquennio, malgrado le proteste e gli urli del pubblico le Società non provvidero a sostituire gli agenti che, man mano, cessavano dal servizio.

Non era certo eccessivo il numero degli agenti mediamente mantenuto in servizio dalle Società; onde, senza tema d'errare, può affermarsi che lo Stato assumeva l'esercizio quando si aveva in questo una deficienza di personale superiore al 30 per cento. Dovette pertanto ricorrere ad assunzioni tumultuarie nelle categorie inferiori e ad avanzamenti che non sempre trovano giustificazione nei precedenti, nei meriti e nell'espe-

rienza, dei funzionari superiori, e tantopiù che, per la voluta esclusione di molti fra i migliori elementi del vecchio personale dirigente, molti fra i posti creati sarebbero rimasti scoperti.

Ebbe dunque lo Stato all'inizio del suo esercizio ferroviario un personale che, nei posti occupati, non poteva portare la somma di cognizioni tecniche, di esperienza che sarebbe stato tantopiù necessaria quanto maggiori erano le difficoltà da superarsi nei riguardi dei molti lavori, cui doveva darsi opera d'urgenza e delle condizioni delle linee e del materiale.

Fu subito evidente che ci trovavamo all'inizio di una crisi e di una gravissima crisi dell'azienda ferroviaria e le preoccupazioni si fecero, di giorno in giorno, maggiori per il considerevole aumento che ebbe a verificarsi nelle richieste di trasporto.

Fu subito generale il convincimento che dovessero accordarsi alla nuova Amministrazione tutti i crediti che avesse richiesto. Nessuna domanda fu dal Parlamento respinta, a nessun sacrificio mostrò il paese di volersi rifiutare, pur di ottenere che la crisi fosse in breve superata e che i trasporti per ferrovia procedessero poi, con la regolarità necessaria, d'accordo col meraviglioso sviluppo dell'industria e dei commerci italiani.

Ma il male era già più grave che i più non pensassero, e la rapidità con la quale si volle provvedere agli studi ed al compimento di innumerevoli lavori, gli acquisti tumultuari di locomotive e di carri, le rapide unificazioni di disposizioni discordanti, contemporanee allo spostamento degli uffici ed al cambio delle circoscrizioni, non fecero che aggravarle.

Degli errori, dei gravi errori commessi dall'Amministrazione si è molto parlato; si è riso amaramente sull'acquisto di locomotive per servizi e per le linee determinate, che vagarono poi per l'Italia, in cerca di un tronco che per specialissime condizioni di uniformità, piani ed altimetrica, consentisse fra loro di effettuare un misero trenino; e si è riso amaramente dell'urgenza con la quale si vollero macchine e veicoli che soltanto dopo lunghissima attesa poterono essere collocate sulle linee Sicule a scartamento ridotto la cui costruzione era ben lungi di essere ultimata; si è parlato e si parla tutt'ora di sperpero di pubblico denaro per colpa dell'Amministrazione ferroviaria; ma la colpa vera, la colpa prima di quanto è avvenuto e di quanto temo; possa ripetersi, dobbiamo

pur riconoscerlo, è radicata nell'avere il Governo permesso che si accumulassero cause gravissime di crescenti difficoltà.

Ed è in gran parte al Governo, al Parlamento, alle persone più influenti e più autorevoli delle varie regioni, che incombe la responsabilità di un altro fatto che più gravi ancora rese le condizioni nelle quali doveva svolgersi l'esercizio.

Non v'è una sola delle relazioni annuali prodotte dal direttore generale delle ferrovie che non annunci, con parole di vivo compiacimento, che si è riusciti ad istituire un maggior numero di treni viaggiatori ed ottenere in essi maggiori velocità, a scindere sempre più completamente il trasporto dei viaggiatori da quello delle merci.

Non conosco il signor direttore generale e non ho modo di accertare se quel suo compiacimento lo ritenga veramente giustificato; ma poichè per gli affari miei devo purtroppo correre molto sulle linee ferroviarie, spesso allontanandomi dalle arterie principali ed internandomi dove certamente non è mai arrivato il capo del movimento della grande Rete di Stato, il quale, s'assicura non abbia fatto, in cinque anni, viaggio più lungo di quello consentitogli dalla estensione delle tramvie della città di Roma, ho dovuto spesso domandarmi se proprio su quelle linee fossero necessari dei treni diretti nei quali vedevo viaggiare poche persone; se molti di quei treni accelerati non potessero convenientemente trasformarsi in omnibus, con una o due vetture miste e di terza, se non convenisse lasciare aggiungere quei tre o quattro carri con i quali si sarebbe dovuto poi effettuare un treno merci.

Nelle condizioni delle nostre linee, io vedo con vera preoccupazione queste moltiplicarsi delle comodità relative per i signori viaggiatori, in quanto penso che esse costituiscono altrettante difficoltà ed altrettanti danni nei trasporti della merce.

Ho qui sottomano un orario grafico per i treni viaggiatori sulle linee dello Stato; ebbene, onorevoli colleghi, io penso con un senso di vero terrore che fra l'uno e l'altro di quei treni che si rincorrono e che si incrociano su linee di un solo binario, a forti pendenze, a curve ristrette, come, per esempio, quella da Bologna a Firenze, devono trovar posto tutti i treni necessari ed effettuare con velocità e con modalità di marcia, tanto diverse, tutto il movimento delle merci.

Sono stati assai denigrati i ferrovieri italiani; io stesso rimprovero loro non poche mende, ma è certo che, nelle condizioni in cui si svolge il servizio, se gli accidenti non superano notevolmente quelli che si verificano sulle linee di altri paesi, lo si deve in gran parte all'opera loro.

Ho cercato di avere una statistica che portasse la media utilizzazione dei singoli treni viaggiatori e specialmente di quelli di recente istituzione; la riterrei veramente utile, poichè essa darebbe modo al Governo e, se del caso, al Parlamento, di richiedere spesso non più la creazione, ma la soppressione di treni, con evidente utilità per lo svolgimento dell'esercizio in genere e con una reale e seria economia.

Il treno chilometrico, a prescindere dalla spesa per le stagioni e per le manutenzioni delle linee costa circa 2 lire, e noi effettuiamo 108,000,000 di treni-chilometro aumentando annualmente dal 3 al 4 per cento.

Ma la statistica da me desiderata non sono riuscito a trovarla; e m'assicurano non venga compilata, anzi un amico burlone mi ha soggiunto che Sua Eccellenza il ministro dei lavori pubblici non ne permetterebbe la pubblicazione, forse perchè si vedrebbe, non fosse altro, l'utilità anche dei due treni diurni fra Milano e Cremona, cui si è aggiunto, ultimamente, un terzo diretto notturno, ma anche darebbe modo di vedere quanti treni siano stati domandati, mentre, viceversa, dovrebbero essere aboliti.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Questi erano anteriori alla mia amministrazione. Del resto, non dica Cremona-Milano, ma dica Mantova-Cremona-Milano.

CANDIANI. Onorevole ministro, accenno semplicemente alla tesi generale e ricordo che questi treni sono stati conservati e tuttora funzionano.

È vano farsi illusioni: la visione e spesso la pressione degli interessi locali si sono imposte all'interesse generale; abbiamo chiesto troppo all'Amministrazione ferroviaria, quando l'Amministrazione stessa non aveva i mezzi per corrispondere ai desideri che le venivano manifestati.

Al 1° luglio 1906, quando per effetto della legge che fu pubblicata soltanto il 15 dello stesso mese, lo Stato assunse l'esercizio anche della Rete Meridionale, l'Amministrazione disponeva di circa 70,000 carri; mentre a conti fatti, per rispondere ai normali bisogni, gli ne sarebbero occorsi circa 90,000; disponeva di 2,774 locomotive corrispon-

denti soltanto a due terzi del reale fabbisogno e delle 12,000 carrozze (bagagliai compresi), necessari all'ingombrante servizio dei treni viaggiatori, molte erano in tali condizioni da sollevare proteste e clamori ad ogni viaggio.

Le vecchie officine ed i nuovi stabilimenti sorti per far fronte agli urgenti bisogni, impiegati nelle urgenti costruzioni di nuovo materiale, non erano in grado di provvedere alle riparazioni e si videro per tutta Italia, le lunghe fila di carri e di vetture riparandi, ingombrare le stazioni e le linee. Con le Società il numero dei carri riparandi non oltrepassò mai il 10 per cento, quello delle vetture il 25 per cento: con lo Stato si giunse al 18 per cento per i carri ed al 35 per cento per le vetture; malgrado tutto ciò nella relazione sul primo esercizio leggiamo a pagina 86 la sconcertante affermazione della direzione ferroviaria « fu eziandio costretta fin dai primi mesi ad istituire nuovi treni ».

Come in tali condizioni potesse procedere il servizio delle merci è storia di ieri, della quale noi tuttoricordiamo il dolore e il danno. Si ebbero treni fermi sulle linee per giornate e notti intere, che a lor volta incagliavano i treni viaggiatori per i quali pure l'orario più non esisteva; ritardi enormi nella circolazione dei carri e conseguente terribile crisi nei trasporti per mancanza di materiale vuoto su tutta la rete; imprecazioni ed atti gravi di indisciplina da parte del personale per il quale più non esistevano i turni di riposo; imprecazioni contro il personale da parte del pubblico che all'amministrazione ed agli agenti di essa attribuiva i mali che dalla crisi gli erano prodotti.

Non lo dimentichiamo, onorevoli colleghi il 1906 fu la vera « année terrible » dell'esercizio ferroviario italiano e ciò avvenne in gran parte per l'impreparazione con la quale distrutti i vecchi organismi si presunse sostituire ad essi un organismo nuovo che non poteva essere in grado di far fronte alle gravissime condizioni create all'azienda ferroviaria da precedenti leggi difettose e dalla mancata attuazione, per insufficiente sorveglianza governativa di quanto di buono era in esse contenuto.

La crisi gravissima fu superata: l'affluire di materiale nuovo, di nuove potenti locomotive permise che i trasporti potessero normalmente effettuarsi se non a condizioni normali, almeno in modo tale che il popolo italiano, non abituato a troppe dolcezze al

riguardo, ridonasse qualche fiducia all'esercizio di Stato.

Esso non rimpiange le centinaia di milioni profusi, esso non chiese conto degli errori commessi, esso non si lagnò dei sacrifici che gli vennero imposti e che in gran parte avrebbero dovuto essere sopportati dalla precedente generazione. Nulla: si mostrò anzi disposto a dare, a dare ancora, a dare tutto quanto occorresse pur di guadagnare il convincimento e la certezza che non avesse mai a ripetersi un 1906.

Se non che, sedate le preoccupazioni maggiori, ecco che nell'amministrazione ferroviaria ricomincia il mal giuoco del mutamento degli ordinamenti, si fanno delle teorie, si parla di sistemi decentrati alla germanica, di sistemi accentrati alla francese, si finisce col voler ottenere i vantaggi di entrambi adottandoli contemporaneamente.

I Servizi Centrali non sono più gli uffici della Direzione generale, ma costituiscono altrettante Direzioni dei singoli rami del servizio, direzioni che ingrossano sempre più accentrando la materia che doveva essere propria delle Direzioni compartimentali.

Le divisioni di questa non dovevano essere più gli uffici della direzione di esercizio, ma degli organi direttamente dipendenti dai servizi, dai quali devono provocare ed attendere decisioni su ogni menoma cosa, onde, per essere ben sicuri che il direttore compartimentale, pari in grado ai capi servizio, perda ogni autorità ed ogni possibilità di coordinazione del lavoro delle dipendenti divisioni, gli si toglie il segretariato e c'è l'ufficio che gli permetteva appunto di esercitare tale funzione. E quasi a compensare il conseguente eccessivo accentramento, si istituiscono le sezioni dei servizi attivi, le quali però non hanno in fatto altra funzione che quella di riferire alle Divisioni, perchè a lor volta riferiscano ai servizi centrali.

Siamo giunti al non senso della istituzione di uffici di sezione nella stessa località, dove già esisteva la divisione, creando semplicemente un inutile intermediario.

È una cosuccia, un fatterello meschino, ma non so astenermi dall'esporglo, in quanto mi sembra indice di un grave stato di fatto: un funzionario d'un servizio centrale viene mandato in una stazione a raccogliere dei dati urgenti che invano da un mese si chiedono e si sollecitano dalla Divisione. Quando stava per ripartire, il capo stazione, a provargli che, come aveva affermato, non aveva au-

cora ricevuta alcuna domanda in proposito, gli presentava una lettera proprio ricevuta in quel momento, con la quale l'Ispettore del riparto lo interessava a fornire quei dati. Il Servizio aveva scritto alla Divisione, la Divisione aveva scritto la stessa cosa alla Sezione; questa l'aveva trascritta all'Ispettore di riparto, e questo finalmente alla stazione alla quale pertanto la domanda giungeva con un mese di ritardo e con parecchi errori di copia.

Il convincimento che il Direttore compartimentale altro non fosse più che una figura rappresentativa si venne presto formando e questo si radicò naturalmente nel personale delle sezioni, e nel pubblico l'altro convincimento che le Divisioni alle quali pur appartenevano egregi funzionari, fossero diventati uffici assai comodi per i quali il maggior lavoro consisteva nel riversare sulle Sezioni la responsabilità del servizio ed il lavoro amministrativo.

Il personale, che, in genere, e specialmente nelle categorie inferiori del personale subalterno, degli impiegati e dei funzionari è assai male retribuito malgrado i molti sacrifici fatti dal paese, ebbe la chiara visione della inutilità dei troppi uffici e dello sciupio dei duplicati e triplicati lavori, ed il pubblico non poté a meno di trovare che dai 14,000 agenti, mediamente addetti agli uffici poteva richiedersi un maggior rendimento.

Ed ecco che ogni qualvolta, per le fluttuazioni dei traffici, si raggiungono o si stanno per raggiungere quei massimi di trasporto per i quali gli impianti ed i mezzi di esercizio sono realmente insufficienti, si rinnovano le proteste, non sempre giustificate, del pubblico contro il personale che non farebbe il proprio dovere e di questo contro l'amministrazione che lo graverebbe di non necessari lavori, lasciando intanto poltrire in dannosi canonicati un numero notevole di agenti che, meglio distribuiti, potrebbero rendere opera efficace.

In una parola, il pubblico e la quasi totalità del personale ferroviario domandano insieme *tout court* la soppressione delle direzioni compartimentali. A provare però il semplicismo di un simile provvedimento basterebbe ricordare che vi sono divisioni senza sezioni, e che per esempio, qui a Roma, la semplice soppressione della Direzione compartimentale, porterebbe alla necessità dei rapporti diretti fra la Direzione generale e le stazioni del compartimento per

tutto quanto si riferisce al movimento e traffico.

È poi ovvio che dalla sola soppressione di uffici non può attendersi che un vantaggio morale in quanto fossero realmente inutili ed un ben esiguo vantaggio economico afferente alla possibilità di colmare i vuoti per cessazione di servizio con le disponibilità di personale proveniente dagli uffici soppressi in quanto, data la stabilità degli impieghi, la soppressione degli uffici non corrisponde che a lunga scadenza ad una corrispondente economia nella spesa maggiore costituita dagli stipendi al personale.

È vano ripromettersi da una semplice soppressione di uffici il miglior andamento dei servizi; è vano attendere da essa che non si ripeta annualmente come si è verificato in tutto il trascorso quinquennio, che nel periodo dei più intensi traffici il mirabile slancio delle attività italiane trovi un insormontabile ostacolo nell'imperfetto servizio della ferrovia.

Noi ci troviamo infatti tuttora di fronte a due ben distinti ordini di mali e cioè:

a) il malcontento e l'indisciplina del personale;

b) il periodico rinnovarsi del così detto disservizio ferroviario per insufficienza dei mezzi disponibili.

Li esamineremo partitamente; ma il fatto stesso di essere costretti a riconoscere la sussistenza di tali mali dopo che il Parlamento seguì il Governo e la Direzione generale delle ferrovie in tutte le loro richieste, ci autorizza a dichiarare che non siamo soddisfatti dei risultati ottenuti e che non intendiamo di accogliere, senza minuto esame proposte intese a sconvolgere di nuovo profondamente tutto l'ordinamento tecnico ed amministrativo delle ferrovie di Stato.

Non abbiamo, nè possiamo avere nella Direzione generale tutta quella fiducia che in essa avevamo riposta, ed intendiamo ci siano finalmente presentati progetti intesi a dare un assetto definitivo e la necessaria stabilità all'ordinamento dell'amministrazione; abbiamo il diritto di chiedere che sia chiuso il periodo delle prove e delle incertezze, il periodo in cui si è fatto per disfare e per rifare con incalcolabile sciupio del pubblico denaro e delle energie di un personale che, colle cessate Società, aveva saputo dare prove indubbie d'essere in grado di trarre da scarsissimi mezzi, se non ottimi, buoni risultati.

Il Paese ha oggi il diritto di chiedere al Governo per ciò che concerne l'organizzazione dell'amministrazione ferroviaria, non già un semplice vago accenno, quale è quello fatto con l'articolo 1° del disegno di legge in discussione, ma qualche cosa di organico, di completo e che dia sufficiente garanzia che s'intende provvedere senza strappi e senza salti nel buio e soprattutto senza permettere che riguardi ad interessi singoli di persone, di paesi o di gruppi politici, possano far perdere di vista, il grande interesse dell'Italia intera ed ottenere un reale miglioramento dei trasporti per ferrovia.

Uno dei maggiori mali, dicevo, risiede nel malcontento e nell'indisciplina del personale ferroviario.

Il malcontento ha vecchie cause ed antiche radici; l'indisciplina è un fatto nuovo. Sotto le Società, il personale ebbe un trattamento che, anche in relazione ai tempi diversi, non poteva certo considerarsi migliore dell'attuale; ma la disciplina fu fino all'ultimo mantenuta soprattutto per l'influenza e per il prestigio che esercitavano i funzionari, generalmente bene scelti e competenti, in generale, i rispettivi posti con la necessaria competenza, sul personale dipendente.

Come si è visto sin dall'inizio del proprio esercizio, lo Stato trovò necessario, non già di modificare, ma di sovvertire tutto il preesistente ordinamento; ne conseguirono trasferimenti di schiere di funzionari non soltanto dall'uno all'altro paese, ma quello che è ben più grave, da funzioni cui avevano dedicato per anni ed anni i loro studi, le loro attività, ad altre delle quali erano assolutamente ignare, ed il male fu aggravato dall'immissione in posti di dirigenza dell'esercizio di funzionari del regio Ispettorato generale e di altri Uffici centrali governativi i quali non erano mai venuti a contatto con l'esercizio ferroviario e che, comprende pel grado e per l'anzianità di servizio altrove conseguiti, posti abbastanza elevati, turbavano il concetto su cui una ben intesa disciplina trova fondamento, quello cioè della reale maggiore scienza e maggiore esperienza di chi può comandare in confronto di chi deve obbedire.

Il personale subalterno è portato assai facilmente a giudicare inetti chi non sia in grado di dargli tassative istruzioni sul servizio che egli debba apprestare; è naturalmente portato a pensare che chi è pagato più di lui debba conoscere assai meglio di lui come dovrebbe farsi quello che egli gior-

nalmente debba fare, e quando arrivi a scoprire in un funzionario, e peggio in un funzionario superiore, una lacuna di quanto egli dovrebbe conoscere, egli giudica ed estende il giudizio e conclude che dei funzionari e dei funzionari superiori si potrebbe utilmente far senza.

E l'Amministrazione pare abbia cercato, con ogni mezzo, di scuotere sempre più quel prestigio nei superiori senza del quale non può aversi disciplina alcuna.

Già una delle Società aveva tolto ai superiori locali la possibilità di premiare la diligenza, lo zelo, il rendimento effettivo dei propri dipendenti, lasciando ad essi soltanto la facoltà di punire.

Venne poi il regolamento 1902 che circondò l'azione punitiva di tali e tante garanzie nei riguardi di chi commettesse mancanze qualsiasi ed approfondì il procedimento disciplinare a tal punto che i superiori immediati furono necessariamente tratti a non rilevare, a lasciar correre le mancanze meno gravi, per non essere costretti ad un lavoro di minuzioso e cavilloso accertamento da farsi tutto risultare a mezzo di atti scritti con la quasi certezza che l'uno o l'altro degli uffici superiori specializzati nella materia vi avrebbero trovato a ridire ed avrebbero infine concluso per l'inapplicabilità di provvedimenti disciplinari all'incoltato e per la necessità di richiamare il funzionario proponente a questa od a quella disposizione procedurale. Lo Stato non fece che aggravare tali condizioni di cose, ed in oggi, i funzionari non hanno veramente facoltà nè di premiare nè di punire i loro dipendenti. Si afferma sempre che la Ferrovia deve amministrare con criteri industriali, ma è certo, onorevoli colleghi, che a nessun industriale passerebbe mai per il capo di porre il proprio personale dirigente in tali condizioni.

Nè basta: nell'ultimo decennio, di fronte alla diminuzione del valore del denaro, si trovò necessario di migliorare notevolmente e successivamente le condizioni di tutte le categorie del personale; ma troppo forte era lo squilibrio tra l'esiguità degli stipendi e delle paghe ed i primi reali bisogni della vita, ed oggi come già altre volte, il Governo, sospinto dall'attitudine fieramente, deplorabilmente minacciosa del personale, propone nuovi miglioramenti: ma da questi, come dai precedenti, una sola categoria viene esclusa, quella del personale dirigente.

Ebbene, onorevoli colleghi, ho passato la mia vita fra l'industria e gli industriali



e posso assicurarvi di non avere mai veduto nulla di simile.

I funzionari delle ferrovie, smentendo per la prima volta, quel senso profondo della disciplina per il quale mai esercitò prima d'ora azioni collettive, hanno sentito la necessità di riunirsi in associazione per la tutela dei propri legittimi interessi, ed è questo il primo frutto della pubblicazione del disegno di legge in discussione. Ma altrettanto già avevano fatto gli impiegati ed il personale subalterno, chiedendo e trattando direttamente con gruppi parlamentari, col Governo, come se ogni vincolo gerarchico già fosse distrutto.

Ed io lo deploro, ma deploro insieme che non si sia ancora concesso quanto equamente doveva concedersi, riducendosi sempre ad avere l'apparenza non di dare il giusto, ma di farselo strappare a malincuore.

I funzionari dirigenti dell'Amministrazione ferroviaria percepiscono in media lire 350 di stipendio netto mensile; e dove si pensi che a costoro sono affidati patrimoni che si valutano a 6 miliardi, i prodotti lordi per un mezzo miliardo all'anno, la vita e gli averi stessi di milioni di persone, si deve avere il coraggio di affermare che, in relazione agli stipendi correnti nelle private industrie, essi sono assai male retribuiti. Nè lo disconosce il Governo il quale, nella sua relazione, afferma che non avrebbe dimenticato il personale dirigente ove avesse potuto disporre di una somma maggiore ai 21 milioni proposti; ma che veramente così stessero le cose non possiamo ritenere oggi che, per le successive dichiarazioni fatte dal Governo stesso alla Giunta del bilancio ed a mezzo di ufficiose comunicazioni, ben sappiamo come esso sia disposto a ritirare buona parte delle misure escogitate per far fronte alla maggior spesa proposta.

Non dimentichiamo, onorevoli colleghi, che la precipua funzione dello Stato è la giustizia e che nei riguardi di un pubblico servizio, anzi del massimo fra i pubblici servizi, se pure debbano tenersi presenti le condizioni del bilancio speciale, non potrebbe dirsi con giustizia che la retribuzione del personale impiegatovi debba farsi dipendere anzichè dal lavoro, dal dubbio prodotto netto dell'esercizio.

Quando poi considerate le condizioni degli impiegati, è lecito domandarsi se la troppo sfruttata asserzione della stabilità dell'impiego ed i futuri assegni di pensione giustificano lo stato in cui attualmente so-

no lasciati per pochi anni della loro carriera, e non costituiscano piuttosto la ragione vera per la quale molta parte di essi abbandoni la pubblica amministrazione, mentre essa persiste nel mantenere le attuali condizioni di impiego.

Ed io non vorrei che un brutto giorno il personale ferroviario fosse portato a domandare e ad insistere con tutti i mezzi — e son molti — di cui può disporre, perchè i versamenti al fondo pensione dovessero passare a costituire un'assicurazione contro la disoccupazione, liberandosi così dalla catena che lo tiene avvinto al pubblico servizio.

In quel giorno, onorevoli colleghi, si dovrebbe prontamente ristabilire l'equilibrio fra le mercedi pagate dai privati e quello offerto dallo Stato, ma da quel giorno lo svolgimento dell'esercizio ferroviario sarebbe reso più e più pericoloso per i cambiamenti di personale.

E non è vana paura la mia poichè notoriamente da molti anni nei grossi centri l'Amministrazione non riesce più a reclutare personale avventizio che a condizioni bene altrimenti onerose di quelle del suo personale di ruolo, così non di rado si verifica che agenti avventizi, ignari di tutto, rifiuto spesso delle private industrie, percepiscano il doppio e più del doppio di agenti anziani dell'Amministrazione, agli ordini diretti dei quali essi prestano l'opera loro.

Il medio stipendio di tutta la massa del personale, dai più elevati funzionari al manovale di nuova assunzione, quel medio stipendio che sulle ferrovie austriache dello Stato è di 2,100 corone, sulle ferrovie bavaresi dello Stato di 1,900 marchi e sulle federali svizzere di 1,900 franchi, da noi raggiunge appena lire 1,600, dalle quali, detratte le imposte di ricchezza mobile e la trattenuta del fondo pensioni nella complessiva misura del 13 per cento ignota affatto ai vicini paesi, si ha un residuo di lire 110 circa al mese che rappresentano il medio stipendio della più disagiata classe di funzionari pubblici: i ferrovieri. E occorre tener presente che la vita randagia, l'assoluta precarietà di ogni residenza, non consente ad essi quasi mai di valersi delle benefiche istituzioni che comuni, provincie, opere pie e privati hanno generalmente fondato nel solo interesse dei nati nella giurisdizione e dei propri concittadini. Occorre tener presente che ogni cambio di residenza, e sono stati in ferrovia più numerosi assai che non fosse strettamente necessario, rap-

presenta non soltanto una spesa viva, la quale viene rimborsata dall'Amministrazione e costituisce un onere rilevante nel bilancio ferroviario, ma insieme una maggiore difficoltà di vita, un'assoluta mancanza anche del piccolo momentaneo credito, una condizione insomma economicamente più grave per tutto il periodo necessario all'adattamento.

Unico vantaggio degli agenti ferroviari di ruolo su quelli d'altre Amministrazioni dello Stato e delle private intese era, se non per diritto, per consuetudine invalsa fin da quando furono costruite le prime ferrovie e generalizzate le ferrovie di tutti i paesi, la gratuità dei viaggi, così che ora col disegno di legge i ferrovieri potrebbero gratuitamente viaggiare all'estero e dovrebbero viceversa pagare in Italia, poichè anche questa consuetudine antica verrebbe tolta dall'attuale disegno di legge. Della progettata confisca degli stipendi per i primi tre giorni di malattia e della riduzione nel periodo ultimo, è inutile parlare; la Camera ne farà certamente sommaria giustizia, in quanto è ovvio che il provvedimento inteso a colpire simulatori si riduce ad una mala azione, poichè i simulatori, non volendo perdere lo stipendio, andrebbero in servizio ed i colpiti dalla confisca sarebbero quelli soltanto che, realmente, per malattia fossero costretti a disertare il lavoro.

Alle preesistenti cause di malcontento del personale ferroviario, un'altra se ne era aggiunta, quella di essere stato additato al pubblico biasimo quale il solo che avesse bisogno di speciali provvedimenti onde impedire che abusivamente si sottraesse all'obbligo del lavoro. E qui è bene avere presente che il personale ferroviario è escluso dal beneficio della legge sul riposo festivo, che a titolo di un congedo annuale notevolmente inferiore a quello di cui fruiscono i dipendenti degli altri dicasteri e nel quale si computano tutte le brevi assenze, anche di mezza giornata e per quanto pienamente giustificate, ad esempio, anche per essere chiamati in giudizio come testimoni in cause non interessanti l'Amministrazione; che i termini di servizio che il personale di treni, dei quali non si tiene conto dei ritardi, sono gravosi; che sulla quasi totalità delle linee per 5,000 chilometri delle quali in malaria, si ha il servizio notturno, che con tutto l'elevamento verificatosi dopo che per la legge 9 luglio 1908 gli assenti per malattia già iscritti al Consorzio di mutuo soccorso per-

cepirono l'intera paga invece di due terzi. L'assenza media dei singoli agenti per malattia è di giorni 14 e di qualche decimo.

Chiedo venia, onorevoli colleghi, se alquanto mi sono dilungato, abusando forse della benevolenza della Camera, sull'esposizione dello stato reale in cui si trova il personale ferroviario. Gli è che ne ho sentito il bisogno in quanto dalle già seguite discussioni in paese, da quando la stampa ha fatto conoscere della pubblica opinione al riguardo, contrariamente ai preconcetti che avevo, mi sono formato il convincimento, che a torto, si ritenga generalmente che i ferrovieri richiedono assai più di quanto si è visto concedere.

Le opinioni che ho sempre manifestato, rendono superfluo che io aggiunga come debba richiedersi dal potere esecutivo la maggiore energia contro coloro che nel chiedere, siano per uscire dall'orbita della legalità.

A prescindere dagli attentati alla regolarità della circolazione dei treni, attentati che costituiscono un pericolo per la sicurezza dell'esercizio e che devono considerarsi opera di pazzi o di criminali, i quali devono essere eliminati dal personale ferroviario, vi sono forme e modi di richieste che il Governo di uno Stato civile non può nè deve tollerare. Ma lo ripeto, il primo obbligo di uno Stato civile, quello su cui si fonda la sua stessa ragione di essere, è l'esercizio della giustizia in confronto di tutti ed in prima linea in confronto dei propri dipendenti.

Ed è giusto, ed è urgente che le condizioni dei ferrovieri e di tutti i ferrovieri siano realmente e sinceramente migliorate; al quale scopo non risponde il disegno di legge presentato dal Governo, sia perchè nel dare i miglioramenti nella forma di semplici miglioramenti non lascia tranquillo il personale che non possa trattarsi almeno per ciò che concerne la misura, di un provvedimento transitorio, sia perchè irragionevolmente ne esclude il personale dirigente, sia perchè rimanda di un anno l'attuazione dei miglioramenti stessi, in confronto di troppa parte del personale, e sia infine perchè troppa parte di quanto concede ai ferrovieri tende a ritogliere ad essi, per altre vie, inducendo nel paese l'erroneo convincimento che le condizioni di quel personale, al quale con tutta ragione molto richiede e molto deve richiedere, sien per essere migliorate in modo da togliere ogni giusta

causa di pernicioso agitazione e di un malcontento che è una minaccia continua agli averi ed alla vita stessa dei cittadini.

Occorre ristabilire prontamente e severamente la disciplina nel personale ferroviario; ma a tale opera Governo ed Amministrazione potranno procedere coila necessaria energia e con la certezza assoluta di essere validamente sostenuti dal Parlamento e dal Paese quando ogni giusta causa di collettivo malcontento sia realmente eliminata.

Veniamo al secondo ordine di mali, quelli che ebbero la massima accentuazione nel 1906 ma che ancora annualmente ci affliggono.

Nel periodo dei grandi trasporti agricoli che dalle provincie meridionali e centrali risalgono fino ai confini e per quel che concerne i prodotti vendemmiali, si riversano dal Piemonte sulle altre regioni del settentrione, le industrie che nel settentrione appunto hanno trovato un mirabile sviluppo, soffrono assai per la penuria di carri da caricare e per i forti ritardi di trasporti delle materie prime. Per le industrie tutte e per il movimento commerciale dei porti, lo avvicinarsi dell'autunno e tal volta anche l'aprirsi della primavera segnano l'acuirsi delle preoccupazioni e dei guai.

Un egregio funzionario delle ferrovie ebbe a dirmi un giorno dello scorso autunno in cui, esasperato per danni che subiva l'industria lombarda, mi esprimevo con parole crude contro il servizio ferroviario, che quei ritardi, quella mancanza di materiale in fondo poteva essere causa di bene in quanto avrebbe indotto gl'industriali ad una maggiore previdenza rendendo gli impianti dei propri stabilimenti atti ad accogliere una maggiore quantità di carbone e materie prime ed a pattuire nelle contrattazioni più lato margine per la consegna dei prodotti.

Non vi è, egli mi diceva, alcuna amministrazione ferroviaria che si sia provveduta dei mezzi necessari per far fronte ai massimi di traffico, limitandosi, anche le più ricche e le meglio organizzate, a corrispondere, con qualunque margine, alla media dei trasporti ed al medio prevedibile aumento.

Il provvedere ai massimi richiederebbe l'impiego di un ingente capitale che resterebbe, nella massima parte dell'anno, assolutamente infruttifero. Vi ho ripensato poi e confesso di avere avuto il dubbio che la mia posizione d'industriale e più ancora

l'interesse della mia regione, concorressero troppo a farmi vedere le cose da un punto di vista diametralmente opposto; senonchè piano piano quel dubbio è venuto scomparendo.

La ricchezza del paese è costituita dalla sovrabbondanza dei prodotti sui consumi interni. La ferrovia non è che il mezzo per porre in valore i prodotti e per fornire il necessario ai consumi. Il bilancio ferroviario, pur così grande, è ben povera cosa in confronto del bilancio della nazione, per cui lo Stato, che esercita le ferrovie, farebbe opera grotta e antieconomica ove di quello più che di questo si preoccupasse.

In tutto poi è questione di misura, e come non potrebbe certo approvarsi quel commerciante o quell'industriale che facesse dipendere dal giornaliero arrivo o dalla giornaliera partenza delle merci la continuità del proprio lavoro, così non potrebbe richiedersi senza uno sciupio di capitale e di lavoro ben altrimenti ingente da parte della nazione che essa provvedesse, coi mezzi dei singoli privati, a premunirsi contro i danni di un periodico disservizio ferroviario che annualmente si ripete per quindicine intere.

Io plaudo al Governo in quanto, col disegno di legge proposto, ha dato chiaramente a divedere di essere dello stesso avviso.

Dobbiamo però purtroppo constatare che il lodevole scopo non potrà certamente essere raggiunto coi mezzi proposti. Essi consistono in un nebuloso decentramento delle funzioni di dirigenza dei servizi attivi e nell'acquisto di alcune migliaia di carri. Già ho detto del primo.

Già ho detto del primo che potrà essere ottima o pessima cosa secondo che venga attuato con saggia ponderazione o con la precipitazione e l'impreparazione che caratterizzò sempre tutti gli sconvolgimenti della nostra azienda ferroviaria.

Un'azione graduale nel senso di decentrare le funzioni che, come già rilevai, passarono dalle Direzioni compartimentali ai Servizi della Direzione generale, potrà dare ottimo frutto quando specialmente si sia trovato modo di eliminare gli inconvenienti che già si erano altra volta constatati per la divisione delle reti non corrispondente alle correnti dei grandi trasporti.

Ma credo di non andare errato affermando che è quasi unanime convincimento si tratti qui di un problema assai complesso

e che siamo ancora ben lungi dall'aver trovata la soluzione.

Si è detto che è necessario mantenere indivise le proposte di miglioramento al personale dai provvedimenti relativi al nuovo ordinamento, ma è fuori di dubbio che, mentre i primi troveranno unanime consenso, questi hanno dato luogo alle più grandi incertezze ed alle più aspre censure.

Non sono certamente sospetto di professare la vana teorica delle ferrovie ai ferrovieri; ma quando in una questione di ordinamento amministrativo trovo che la quasi totalità dei funzionari dirigenti le ferrovie concorda nel ritenere necessari maggiori studi e maggiore ponderazione, onde risolverla degnamente, io mi domando se sia ragionevole di impegnare la propria responsabilità in tutte le conseguenze che potrà avere il nostro voto immediato, per la sola ragione che da quel sovvertimento della pubblica azienda, il Governo si ripromette di trarre una piccola parte delle economie con le quali intende far fronte alla spesa dei miglioramenti.

E rispondo senz'altro di no, e, con sicuro convincimento di fare il bene, voterò lo stralcio dell'articolo primo del disegno di legge, perchè di fronte al presunto beneficio che se ne possa trarre, vedo la quasi certezza della riproduzione di una parte notevole dei guai che resero funesto il 1906; di fronte ad una discutibile economia vedo il danno del paese che direttamente ed indirettamente si ripercuoterà sul pubblico erario e perchè infine lo stesso Governo, di fronte alla richiesta, se intendesse o meno di mantenere il progetto per la costituzione del Ministero delle ferrovie, dichiarò che non ritirava il progetto, ma che si sarebbe potuto discuterlo in altra epoca, quasi che la costituzione del Ministero delle ferrovie fosse cosa indipendente dal loro ordinamento amministrativo, dando con ciò la prova più flagrante della sua assoluta impreparazione a risolvere il gravissimo problema.

Ad evitare non già i ritardi negli arrivi nel periodo di traffico intenso, ma soltanto la lamentata penuria dei vuoti, si presentavano anche ai profani due ordini di provvedimenti: l'aumento di locomotive, di carri, di personale, di treni o il rapido compimento dei lavori in corso ed allo studio per quell'aumento di impianti atto a rendere possibile, di intensificare la utilizzazione del materiale esistente da aumentarsi soltanto

in relazione al medio normale accrescimento dei traffici.

Il primo è evidentemente il più spiccio e di più rapida attuazione, ma richiede una spesa enorme non soltanto infruttifera nella maggior parte dell'anno, ma incagliante i traffici normali con l'ingombro di materiale superfluo nelle stazioni e nelle linee.

Ed a questo sistema si è attenuto il Governo proponendo un aumento di 8 mila carri, che poi, per le insistenze della Giunta generale del bilancio, ha ridotto a soli 4 mila, il che denota che la convinzione nella necessità degli 8 mila carri non era certo molta se si è potuto dimezzare con così grande facilità questa richiesta.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Gradualmente: è l'esperienza che lo dirà. Non si comprano tutti in un giorno.

CANDIANI. Il dilemma è semplice, onorevole ministro: o gli ottomila carri erano assolutamente necessari ed allora si sarebbe dovuto insistere presso la Giunta generale del bilancio per mantenere questo numero; oppure non si ritenevano necessari, ed allora, perchè domandarli?

Il secondo richiede mezzi anche maggiori, ma utilizzabili sempre, richiede maggiori studi che in gran parte però già sono stati fatti dall'Amministrazione ferroviaria e permette di fruire dei lunghi intervalli fra i periodi di traffico intenso per mettere in assetto gli impianti ed il materiale, onde essere in grado di affrontare maggiori difficoltà.

Le officine dell'Amministrazione e quella trentina di privati stabilimenti cui sono affidate e potrebbero continuare ad affidarsi le riparazioni del materiale mobile, non gravate da nuove costruzioni, potrebbero man mano rimettere in circolazione i riparandi accumulatisi come dicemmo nel periodo della produzione del nuovo, fino a ridurre il numero dei riparandi alla normale percentuale del sei e del sette per cento. Si avrebbe così contemporaneamente una maggiore disponibilità di cinque o sei mila carri e, quello che più importa, la possibilità di farli più rapidamente circolare. Nessun dubbio che per questa via si otterrebbero ben maggiori e più sicuri risultati.

Il Governo ha creduto invece più opportuno di incamminarsi sull'altra, proponendo un acquisto di carri per 40 milioni. Dico incamminarsi, in quanto è ovvio che quando si fossero acquistati gli ottomila carri, occorrerebbe provvedere un adeguato nu-

mero di locomotive onde poterli porre in circolazione. E poichè abbiamo in esercizio 4,700 locomotive delle quali due terzi almeno adibite al servizio dei treni merci, ciò che porterebbe ad una media di una locomotiva per ogni trenta carri circa, in linea di larga approssimazione possiamo ritenere che per le locomotive occorrerebbe circa un'altra ventina di milioni, che uniti ai sedici previsti, per la costruzione dei parchi necessari al ricovere degli ottomila carri ed a quelli che occorrerebbero per provvedere al ben più costoso ricovero delle locomotive stesse, porterebbero ad una spesa certamente non inferiore al doppio di quella prevista per l'acquisto dei carri.

Potrebbe poi evitarsi o perlomeno dilazionarsi la maggiore spesa o quanto meno l'acceleramento delle spese nei riguardi degli impianti necessari a facilitare la circolazione dei 90 mila carri che oggi costituiscono il parco ferroviario? Evidentemente no; quanti più ne avremo e tantopiù necessario sarà di provvedere in modo da assicurarne la rapida circolazione.

Appena avuta conoscenza dell'intendimento del Governo, io mi sono chiesto in quanta parte gli inconvenienti verificatisi nello scorso autunno, come nei precedenti, avrebbero potuto essere evitati con l'attuazione dei proposti provvedimenti.

È noto che dal 23 settembre al 5 ottobre fu interrotta per cause di forza maggiore, la linea Bologna-Ancona fra Rimini e Sant'Arcangelo di Romagna e la linea Rimini-Ferrara pure dal 23 settembre al 18 ottobre e che dal 4 all'8 novembre fu interrotta, pure per causa di forza maggiore, la linea Genova-Spezia e dall'11 al 15 dicembre quella da Genova a Ventimiglia. Proprio nel periodo dei più intensi traffici si spezzavano alcune arterie principali di movimento e l'Amministrazione doveva provvedere a mutamenti o complicazioni di itinerari più difficili assai nel nostro paese che altrove a volte per l'assoluta mancanza di linee parallele a volte per le gravi accidentalità che le parallele esistenti presentano. Checchè si affermi sui quasi mancati prodotti vendemmiali in quest'anno, è certo che il movimento dei carri carichi di prodotti vendemmiali non fu affatto inferiore a quello dell'anno precedente e presentava quindi le identiche difficoltà.

Interrotta la linea a mare i pesanti treni merci dovettero essere suddivisi per superare lentamente le difficoltà degli Appennini e se ne ebbero spese ingenti nel bilancio

ferroviario, ritardo enorme nei trasporti e conseguente minore utilizzazione dei veicoli adibiti, non soltanto, ma un ristagno nella possibilità di rapidi spostamenti di materiale dai paesi ove esuberava a quelli che a gran voce ne lamentavano la mancanza. Di errori che siano stati commessi, in quel tanto di ripartizione che pur poteva essere fatta o dell'eccessiva preoccupazione del rifornimento ai porti a tutto danno delle zone intermedie che vedevano passar vuoti e nello stesso senso in cui avrebbero potuto essere utilizzati quei carri di cui avevano assoluto ed urgente bisogno, molto già si è gridato e potrà veramente discutersi se l'Amministrazione ferroviaria abbia sempre provveduto nel miglior modo possibile.

Questo fatto però è certo: che ad una semplice interruzione di linea, alla quale nel nostro paese siamo pur troppo più che altrove soggetti, è dovuta per l'ingombro che ne consegue al gruppo ferroviario centrale la parte maggiore dei mali e dei danni avuti nell'autunno scorso.

Una qualche estensione di doppi binari sulle linee centrali ed una cinquantina di locomotive delle più potenti che si fossero potute sostituire ad altrettanti di quelle che a stento trascinavano sulle coste appenniniche un piccolo numero di carri, avrebbero reso ben altri servizi che qualche migliaio di carri distribuiti dell'Italia al di qua e al di là della zona ingombrata.

Se gli ottomila carri di cui si propone l'acquisto fossero già stati in circolazione, con tutta probabilità non se ne avrebbe avuto che un danno maggiore. Gli è ben vero che il Governo, di fronte alle prime obiezioni mossegli dalla Giunta del bilancio, si è indotto a ridurre della metà la richiesta di nuovi carri e dei 56 milioni, previsti per essi e per i relativi parchi. Ma la pronta remissività del Governo al riguardo in sede di Giunta, dove cioè il progetto doveva essere essenzialmente esaminato nei riguardi finanziari, sta soltanto a dimostrare quanto poco e mal radicato fosse in esso il convincimento che veramente la ingente spesa dei 56 milioni costituisse una imprescindibile necessità per il miglioramento del servizio. Ed è triste, onorevoli colleghi, assai triste che dopo una lunga attesa, sia stato presentato alla Camera un progetto di legge del quale l'economia in linea finanziaria sarà, ne siamo ormai tutti sicuri, distrutta dagli emendamenti del quale la parte concernente l'ordinamento non offre nemmeno,

per la sua inderminatezza la possibilità di una proficua discussione; del quale infine l'ultimo articolo, che pareva inteso ad ottenere un miglioramento reale nei riguardi dei mezzi di trasporto, vien dimezzato prima ancora di giungere alla discussione parlamentare.

Io penso quindi che si debba procedere, prima di addivenire ad una soluzione anche iniziale dell'arduo problema, ad un complesso adeguato di ulteriori studi coordinati alla decisione che si sarà presa nei riguardi dell'istituzione del Ministero delle ferrovie.

Ritengo finalmente che la somma di 56 milioni, della quale si intendeva disporre per l'acquisto di nuovi carri, dovrebbe essere devoluta all'acceleramento di quei lavori dai quali si possa ripromettersi una meno inceppata e quindi più rapida utilizzazione del materiale esistente e la conseguente effettiva maggiore disponibilità di esso.

Onorevoli colleghi, nei riguardi politici quanto io ho detto può avermi posto nella non lieta condizione d'essere anch'io

A Dio sovraccanto ed ai nemici sui.

Usatemi venia. Ne sopporterò serenamente gli inconvenienti; lieto se, coll'aver detto con tutta franchezza tutto il mio pensiero, avrò cooperato ad ottenere che la grave questione sia esaurientemente e da ogni punto di vista discussa nell'interesse unico del paese. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

### Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di parlare.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: **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 1910-11.**

Chiedo che sia trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione del disegno di legge: **Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzione di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1910-11.**

Sarà trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

### Chiusura e risultamento della votazione segreta.

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

(*Gli onorevoli segretari procedono alla numerazione dei voti*).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Assegnazione straordinaria di lire 165,600 da iscriversi nel bilancio del tesoro per l'esercizio finanziario 1910-11 per la esecuzione di un atto di transazione fra l'Amministrazione dello Stato e gli eredi del barone Sava: (711)

Presenti e votanti . . .	227
Maggioranza . . . . .	114
Voti favorevoli . . .	190
Voti contrari . . . .	36
Astenuto . . . . .	1

(*La Camera approva*).

Aumento del limite massimo delle annualità per pensioni di autorità al personale dipendente dai Ministeri del tesoro, delle finanze, di grazia e giustizia, degli affari esteri e della marina per l'esercizio finanziario 1910-11: (753)

Presenti e votanti . . .	227
Maggioranza . . . . .	114
Voti favorevoli . . .	182
Voti contrari . . . .	45

(*La Camera approva*).

Autorizzazione di una maggiore assegnazione di lire 1,700,000 nel bilancio della marina per l'esercizio finanziario 1910-11 per la spedizione militare in Cina (700):

Presenti e votanti . . .	227
Maggioranza . . . . .	114
Voti favorevoli . . .	184
Voti contrari . . . .	43

(*La Camera approva*).

Proroga delle funzioni dell'attuale Consiglio dell'emigrazione. (*Urgenza*) (717):

Presenti e votanti . . .	227
Maggioranza . . . . .	114
Voti favorevoli . . .	193
Voti contrari . . . .	34

(*La Camera approva*).

Proroga di agevolazioni tributarie per le case di abitazione in Roma. (590)

Presenti e votanti . . . 227

Maggioranza . . . . . 114

Voti favorevoli . . . 196

Voti contrari . . . 31

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Agnesi — Aguglia — Aliberti — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Ancona — Angiulli — Aprile — Are — Arrivabene — Artom.

Bacelli Alfredo — Balsano — Barzilai — Berenga — Bergamasco — Berlingieri — Bertolini — Bettolo — Bianchini — Bignami — Bissolati — Boitani — Bolognese — Bonomi Ivanoe — Bonopera — Bruniatti — Buccelli — Buonvino.

Cabrini — Caetani — Calda — Calissano — Calisse — Camera — Candiani — Canepa — Canevari — Canavina — Cao-Pinna — Capece-Minutolo Alfredo — Cappelli — Carboni Vincenzo — Carcano — Carmine — Cartia — Casciani — Casolini Antonio — Cavagnari — Celesia — Cermenati — Cerulli — Chiaraviglio — Chiesa Pietro — Ciacci Gaspare — Cimati — Cimorelli — Ciocchi — Cipriani Gustavo — Cipriani-Marinelli — Ciruolo — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Colonna Di Cesarò — Comandini — Congiu — Costa-Zenoglio — Cutrufelli.

Dagosto — Dal Verme — De Amicis — De Benedictis — Del Balzo — Dell'Arenella — De Marinis — De Michele-Ferrantelli — De Nava Giuseppe — De Novellis — De Seta — De Viti De Marco — Di Bagno — Di Frasso — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Palma — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Trabia.

Ellero.

Faeta — Faelli — Falletti — Fani — Faustini — Fera — Ferraris Carlo — Ferraris Maggiorino — Ferri Enrico — Finocchiaro-Aprile — Fortunati — Foscari — Fradeletto — Francica-Nava — Frugoni — Furnari — Fusinato.

Gallenga — Galli — Gallino Natale — Gallo — Gangitano — Gazelli — Gerini — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Giuliani — Graziadei — Grippo — Guaracino — Guicciardini.

Hierschel.

Incontri.

Joele.

Lacava — La Via — Leali — Leonardi — Lucernari — Luciani — Lucifero — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Manfredi Manfredo — Manna — Marangoni — Marazzi — Marsaglia — Martini — Masciantonio — Maury — Mazzitelli — Mezzanotte — Miari — Mileto — Modica — Molina — Montresor — Montù — Morgari — Morpurgo — Mosca Tommaso — Moschini — Murri.

Nava Cesare — Negri de Salvi — Nofri — Nunziante.

Orlando Vittorio Emanuele.

Padulli — Pais-Serra — Pala — Pansini — Pantano — Papadopoli — Paparo — Pastore — Pavia — Perron — Pescetti — Pincchia — Pipitone — Pistoia — Podestà — Pozzi Domenico.

Raineri — Rasponi — Rava — Riccio Vincenzo — Richard — Ridola — Rizza — Rizzone — Romanin-Jacur — Rossi Luigi — Rota Francesco — Rubini — Ruspoli.

Sacchi — Sanjust — Santoliquido — Saporo — Scalini — Scellino — Schanzer — Sighieri — Silj — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Soulier — Squitti — Stoppato — Strigari — Suardi.

Talamo — Taverna — Tedesco — Teso — Testasecca — Torre — Toscanelli — Trapanese — Treves — Turati.

Vaccaro — Valenzani — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vicini — Visocchi.

Wollemborg.

Zaccagnino.

Astenuti: uno (Grippo sul disegno di legge n. 711).

Sono in congedo:

Agnini — Albasini — Aubry.

Baslini — Battaglieri — Bertesi — Buicelli.

Calvi — Camagna — Camerini — Casuto — Ciartoso — Colosimo — Curreno.

Da Como — Dell'Acqua — Di Rovasenda.

Falcioni — Fazi.

Gallina Giacinto — Girardi.

Indri.

Larizza — Lucchini — Luzzatto Riccardo.

Manfredi Giuseppe — Maraini — Meda — Montauti — Morando.

Nava Ottorino — Nuvoloni.

Ottavi.

Pini.

Rizzetti — Romussi — Ronchetti.

Semmola.

Valvassori-Peroni — Venditti.

*Sono ammalati:*

Bizzozero.  
 Cesaroni — Ciccotti.  
 Degli Occhi — D'Oria.  
 Gattorno — Ginori-Conti.  
 Matteucci.  
 Pozzo Marco.  
 Rienzi.  
 Samoggia — Santamaria — Scano.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Messedaglia.  
 Negrotto.  
 Rondani.

*Interrogazioni e interpellanze.*

**PRESIDENTE.** Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze.

**CIMATI, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere quando finalmente sarà provveduto alla Pretura di Cagnano Varano ove mancano di continuo il titolare e gli altri funzionari necessari al disimpegno degli affari di giustizia in quella importantissima Pretura.

« Zaccagnino ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e delle finanze per sapere quando intendano presentare al Parlamento il disegno di legge relativo alla circoscrizione territoriale dei Comuni di Diano Marina, Diano Castello e Diano Calderina — essendo urgente definire questa annosa questione per poter attuare il nuovo catasto, ed essendo stati tutti gli elementi della risoluzione ampiamente e maturamente elaborati dai memoriali dei Comuni, dai ripetuti pareri del Consiglio provinciale e della Giunta amministrativa, dagli studi e dalle proposte della Amministrazione catastale e della Prefettura. (*L'interrogante chiede la risposta per iscritto*).

« Canepa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione per sapere quando presenterà il promesso disegno di legge per il miglioramento economico degli agenti subalterni delle scuole medie.

« Cermenati ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni che lo inducono a non annuire

alle ripetute domande dei comuni limitrofi alla ferrovia Verona-Ala, che reclamano un miglioramento nel servizio viaggiatori, con treni locali al di qua del confine austriaco. (*L'interrogante chiede la risposta per iscritto*).

« Montresor ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere quali provvedimenti ha adottato il Governo per garantire la sicurezza pubblica sulle ferrovie complementari di Sicilia e segnatamente sulla Castelvetro-Partanna.

« Cutrufelli ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della marina per sapere quando intenda provvedere alla esecuzione del primo e del terzo comma dell'articolo 32 della vigente legge sulle convenzioni marittime, pubblicando le tabelle di composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati e curando che venga adottato il controllo-tipo di arruolamento stabilito dal Ministero.

« Canepa, Pietro Chiesa ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi per sapere quando intenda provvedere al pagamento degli arretrati dovuti agli ufficiali d'ordine nominati in base all'articolo 38 della legge del 1907, togliendo così dal disagio trecento impiegati retribuiti con paghe miserrime.

« Canepa, Pietro Chiesa ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere quali altri ritardi si frappongano e per quali ragioni al pagamento del debito del Ministero verso il comune di Enego per restauri al Castello Scaligero contro i precisi impegni assunti. (*L'interrogante chiede la risposta per iscritto*).

« Brunialti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere perchè si tenga chiusa la caserma dei Reali carabinieri di Lusiana, lasciando senza presidio alcuno circa 12,000 abitanti. (*L'interrogante chiede la risposta per iscritto*).

« Brunialti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere quando si provvederà alla nomina del delegato di



pubblica sicurezza mancante a Vicenza e più ancora a quella del commissario distrettuale mancante ad Asiago, mancanze delle quali tanto danno deriva ai pubblici servizi, specialmente a quello dei passaporti per gli emigranti. (*L'interrogante chiede la risposta per iscritto*).

« Brunialti ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro dell'interno, per conoscere i risultati dell'inchiesta compiuta sull'Amministrazione del Collegio Nazareno.

« Valenzani ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sull'urgenza di disporre che siano ripresi e completati, senza indugio, i lavori di bonifica dei pantani « Grosso » e « Piccolo » in territorio di Brancaleone e Bruzzano Zeffirio.

« Larizza ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, su i conflitti agrari di Romagna.

« Gallenga ».

**PRESIDENTE.** Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno, trasmettendo quelle, per le quali è stata chiesta risposta scritta, ai ministri interessati.

Così pure le interpellanze saranno iscritte nell'ordine del giorno, sempre che i ministri competenti non vi si oppongano entro il termine regolamentare.

### Sull'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Strigari.

**STRIGARI.** Pregherei l'onorevole Presidente di iscrivere nell'ordine del giorno di domani lo svolgimento telegrafico delle seguenti due proposte di legge:

Istituzione di un posto di notaio nel comune di Monte Procida;

Distacco nel comune di Monte Procida dalla pretura di Procida e aggregazione a quella di Pozzuoli.

Il ministro competente non si oppone. **PRESIDENTE.** Se non vi sono osservazioni, così rimarrà stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Debbo ora avvertire gli onorevoli deputati che, a cominciare da domani, (ho voluto studiamente aspettare, quasi per scrupolo, che passassero quindici giorni dall'applicazione del nuovo regolamento) saranno iscritte nell'ordine del giorno le domande di autorizzazione a procedere, tali e quali siano venute dall'onorevole ministro guardasigilli, anche senza relazione, decorso il termine regolamentare.

Finora tutte le nostre sollecitazioni ed insistenze presso gli onorevoli relatori sulle domande di autorizzazione a procedere sono riuscite vane. E poichè la Camera ha manifestato molto apertamente ed opportunamente il proposito di sbarazzarsi, come già ha fatto per le tombole, anche delle domande di autorizzazione a procedere, che non debbono più restare nell'ordine del giorno per mesi e mesi, così io, per rispondere al sentimento della Camera, credo opportuno di iscrivere d'ora innanzi, nell'ordine del giorno, quelle domande di autorizzazione a procedere, che, secondo il regolamento, possano ormai esser discusse, anche se non accompagnate da alcuna relazione parlamentare. (*Approvazioni*).

La seduta termina alle ore 19.15.

### Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. *Svolgimento delle seguenti proposte di legge:*

del deputato Strigari per la istituzione di un posto di notaio nel comune di Monte Procida.

del deputato Strigari per distacco del comune di Monte di Procida dalla Pretura di Procida e aggregazione a quella di Pozzuoli.

3. *Votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:*

Approvazione del trattato di commercio e navigazione concluso fra l'Italia ed il Cile il 12 luglio 1898 (361).

Interpretazione autentica della legge 25 febbraio 1904, n. 57, relativamente ai diritti di stabilità e al licenziamento dei veterinari municipali (526).

Istituzione di una stazione astronomica a Carloforte (Sardegna) (606).

Assestamento del bilancio di previsione della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1909-10 (528).

Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1910-11 (530).

Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Forlimpopoli, Coriano, Mercato Saraceno, Montescudo, Sarsina, Cesenatico e Savignano di Romagna; dei ricoveri di mendicizia di Bertinoro Gatteo, Sogliano al Rubicone, Longiano, Poggio Berni, Sant'Arcangelo di Romagna, San Mauro di Romagna; e degli asili infantili di Montiano e Gambettola (411).

Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Bibbiena, Poppi e Pieve Santo Stefano (409).

Lotteria a favore degli ospedali di Girgenti e del comune di Santo Stefano Quisquina (299).

Tombola telegrafica a favore dell'ospedale Vittorio Emanuele II di Caltanissetta (419).

Tombola a favore degli ospedali riuniti di San Miniato e dell'ospedale della Misericordia e Dolce di Prato (426).

Tombola a beneficio degli ospedali di Pistoia, Tizzano e San Marcello Pistoiese (432).

Tombola telegrafica a beneficio del ricovero intercomunale per la vecchiaia in Rodigo e per l'ospedale di Sabbioneta (393).

Tombola a beneficio dell'ospedale di San Lorenzo in Colle Val d'Elsa (436).

Tombola a favore degli ospedali di Cecina e Piombino (435).

Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Rimini e di Montiano (Rimini) e del ricovero di mendicizia per vecchi di Verrucchio (Rimini) (503).

Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Brindisi e di Gallipoli (565).

Lotteria a favore dell'Ospizio marino e ospedale dei bambini « Enrico Albanese », e della Associazione contro la tubercolosi di Palermo (364).

Tombola a favore di opere ospitaliere di Messina, Milazzo, Castoreale, San Pietro Patti, Sant'Angelo di Brolo, Santa Teresa di Riva e Francavilla (675).

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

Modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato e miglioramento economico del personale (607).

*Discussione dei disegni di legge:*

5. Ordinamento delle Borse di commercio e della mediazione e tasse sui contratti di Borsa (168).

6. Facoltà al Governo di modificare la circoscrizione giudiziaria dei mandamenti e dei circondari (138).

7. Riforma della legge 7 luglio 1907, n. 526, sulle piccole società cooperative agricole e sulle piccole associazioni agricole di mutua assicurazione (125).

8. Modificazioni alle leggi sui limiti di età degli ufficiali generali (301).

9. Indennità ai deputati e incompatibilità parlamentari (121, 122, 140).

10. Modificazioni alla legge elettorale politica ed alla legge comunale e provinciale (253).

11. Conversione in legge del regio decreto n. 106 del 31 gennaio 1909 che approva la convenzione per l'esercizio da parte dello Stato della ferrovia a vapore tra la stazione di Desenzano ed il Lago di Garda (219).

12. Modificazioni all'organico del personale di educazione e di sorveglianza dei riformatori governativi (416).

13. Autorizzazione di spesa per l'attuazione della legge 14 luglio 1907, n. 503, che dichiara monumento nazionale i beni di Garibaldi in Caprera (428).

14. Pensione ed indennità agli operai della Zecca (472).

15. Proroga del periodo assegnato per il pagamento delle annualità dovute dai comuni delle provincie Venete e di Mantova, in rimborso delle somme pagate dallo Stato per ospitalità di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici ai sensi della legge 21 gennaio 1897, n. 35 (186).

16. Istituzione della Banca centrale della cooperazione e del lavoro (347).

17. Modificazioni alla legge elettorale politica (96 e 96-bis).

18. Ordinamento dell'albo giudiziario degli ingegneri, architetti ed agronomi (591).

19. Esclusione della zona del comune di Taormina situata sul monte Tauro dall'ap-

applicazione del regio decreto 18 aprile 1909, n. 193 (694).

20. Aggregazione di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano (222).

21. Norme per il transito ed il soggiorno delle navi mercantili lungo le coste dello Stato. (*Modificato dal Senato*) (53-B).

22. Aggregazione del comune di Santa Domenica Vittoria al mandamento di Francavilla Sicilia (483)..

23. Conversione in legge del regio decreto 21 ottobre 1910, n. 735, riguardante la proroga della scadenza delle cambiali e degli assegni bancari pagabili nel Comune di Napoli. (605).

*Sospesa la discussione:*

24. Modificazione all'articolo 88 della legge elettorale politica (387).

25. Relazione della Giunta delle elezioni sull'accertamento dei deputati impiegati (*Doc. VIII-bis*).

---

PROF. EMILIO PIOVANELLI

*Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia*

---

Roma, 1911 — Tip. della Camera dei Deputati.

