

CCLXVI

TORNATA DI MERCOLEDÌ 8 FEBBRAIO 1911

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA

I N D I C E.

Atti vari	Pag. 11912
Comunicazioni della Presidenza (<i>Ringraziamenti</i>)	11905
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>).	11912
Modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato	11912
ANCONA	11918
MARANGONI	1113
NOFRI	1126
PRESIDENTE	11913-40
Interrogazioni:	
Impianto di linee telefoniche lungo le arginature dei fiumi:	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	11906
LEONARDI	11906
Biciclette per le stazioni dei carabinieri:	
MIRABELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	11906
MONTÙ	11906
Vendita illegale di oggetti d'arte appartenenti allo Stato:	
GUARRACINO, <i>sottosegretario di Stato</i>	11907-908
MARANGONI	11907
Inventario delle opere d'arte presso le chiese e le fabbricere:	
MARANGONI	11909
TESO, <i>sottosegretario di Stato</i>	11908
Esami testimoniali civili dinanzi ai pretori:	
GUARRACINO, <i>sottosegretario di Stato</i>	11909
VALENZANI	11910
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari	11906
Proposte di legge (<i>Svolgimento</i>):	
Istituzione di un posto di notaio nel comune di Monte di Procida:	
GUARRACINO, <i>sottosegretario di Stato</i>	11912
STRIGARI	11911
Distacco del comune di Monte di Procida dalla pretura di Procida e sua aggregazione a quella di Pozzuoli:	
GUARRACINO, <i>sottosegretario di Stato</i>	11912
STRIGARI	11911
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Fraccacreta (<i>MEZZANOTTE</i>)	11912

Disposizioni sul reato di diffamazione (<i>SPROPATO</i>)	Pag. 11912
Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Montagna (<i>PANFI</i>)	11940
Rinvio d'interrogazioni	11910
Votazioni segrete (<i>Risultamento</i>):	
Approvazione del trattato di commercio e navigazione concluso fra l'Italia e il Cile il 12 luglio 1898	11940
Istituzione di una scuola astronomica a Carloforte (Sardegna)	11940
Assestamento del bilancio di previsione della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1909-10	11940
Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1910-11	11940
Interpretazione autentica della legge 25 febbraio 1904, n. 57, relativamente ai diritti di stabilità e al licenziamento dei veterani municipali	11941
Errata-corrige	11944

La seduta comincia alle 14.10.

SCALINI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. L'onorevole Dari ha chiesto un congedo, di giorni 10, per motivi di salute.

(È concesso).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il seguente telegramma:

« La commemorazione tributata al mio caro genitore altissimamente lo onora. Accolga quindi l'espressione della mia imperitura riconoscenza.

« CARLO BIZZOZERO ».

Sui lavori parlamentari.

PRESIDENTE. A termini dell'articolo 75 del regolamento saranno iscritte nell'ordine del giorno della tornata di martedì 14 corrente le domande di autorizzazione a procedere: contro il deputato Mazzitelli per intervento come padrino in duello, contro il deputato Arrivabene per lesioni colpose, e contro il deputato Trapanese per diffamazione continuata ed ingiurie.

Se le Commissioni incaricate di riferire su tali domande presenteranno nel frattempo le relazioni, queste saranno stampate e distribuite; in caso diverso, la Camera deciderà senz'altro su queste domande, quali sono state trasmesse dall'onorevole ministro di grazia e giustizia.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è degli onorevoli Leonardi e Molina al ministro dei lavori pubblici, « per sapere perchè lungo le principali arginature dei nostri fiumi ancora non siano state stabilite linee telefoniche per comunicare rapidamente gli avvisi urgenti e ancora sia in uso il mezzo ormai antiquato dei messi pedestri ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'opportunità dell'impianto di linee telefoniche lungo le principali arginature dei nostri fiumi è intuitiva; ed il Ministero dei lavori pubblici ha già cominciato a stabilire tali comunicazioni e si propone man mano di completarle, secondo le disponibilità del bilancio.

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

LEONARDI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della cortese risposta e sono lieto di avere avuto l'assicurazione che già si sta provvedendo.

Mi permetto soltanto di raccomandare che quest'impianti si facciano con una certa sollecitudine, perchè non è da oggi che il telefono è entrato nell'uso pubblico, ed ormai è tempo che si usi questo mezzo moderno di comunicazione in quelle plaghe che sono difese da arginature, per dare gli avvisi urgenti in caso di rotta, togliendo così di mezzo il sistema antiquato e poco rispondente allo scopo, dei messi pedestri che debbono percorrere quindici o venti chilometri.

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

Morgari, al ministro dell'interno, « per sapere perchè rimane in carica il sindaco di Molini di Triora ineleggibile in forza dell'articolo 142 della legge comunale per aver riportato una condanna a pena superiore ad un mese, col beneficio della sospensione per cinque anni, beneficio però revocato con sentenza del pretore di Triora 29 gennaio 1908, passata in giudicato in seguito a quella della Cassazione del 28 febbraio 1910 »;

Gattorno, al ministro del tesoro, « per sapere se conferma e mantiene la sua lettera del 28 maggio 1910 che ha per oggetto: « Assegno ai veterani del 1866 » indirizzata alla Commissione per l'assegno vitalizio ai veterani ».

Segue la interrogazione dell'onorevole Montù, ai ministri della guerra e dell'interno, « per sapere se nell'interesse del servizio non credano di facilitare con speciali concessioni l'uso delle biciclette — eventualmente anche di proprietà privata — per i carabinieri reali, soprattutto delle stazioni rurali ».

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

MIRABELLI, sottosegretario di Stato per la guerra. L'utilità delle biciclette per le stazioni dei carabinieri, nei luoghi dove possono essere adoperate, è riconosciuta tanto dai Ministeri della guerra e dell'interno quanto dal Comando generale dell'arma, in guisa che vi sono già 500 stazioni di carabinieri che hanno 1707 biciclette.

Rimane dunque poco da fare, ossia non rimane che a fornire di biciclette altre 270 o 280 stazioni. A tal uopo è stato aumentato a 100,000 lire il relativo capitolo del bilancio del Ministero dell'interno. Come vede l'onorevole Montù siamo a buon termine, ma non è il caso, per ragioni specialmente disciplinari, il permettere ai carabinieri l'uso di biciclette di proprietà privata.

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

MONTÙ. No ho che da ringraziare l'onorevole sottosegretario di Stato.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Warangoni ed Eugenio Chiesa al ministro di grazia e giustizia e dei culti « per conoscere il suo giudizio intorno alle titubanze e le riluttanze della procura del Re di Lodi nell'applicare le precise dispo-

sizioni dell'articolo 2 della legge sulle antichità e belle arti a proposito della vendita illegale di oggetti appartenenti allo Stato da parte del parroco di San Colombano al Lambro ».

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

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e i culti*. Nello scorso mese di ottobre il Ministero dell'istruzione pubblica rese noto che il parroco della chiesa di San Colombano al Lambro aveva venduto abusivamente a un antiquario di Cremona, presso il quale furono poi sequestrate per ordine del prefetto di quella provincia, due colonne di marmo con i basamenti e coi capitelli della prima metà del secolo XII, formanti parte, in origine, di un oratorio affrescato di Bernardino Campi ed esistente nel Castello Belgioioso, oltre a diversi oggetti antichi, fra cui un piviale ed un bacile di rame argentato a rilievo della fine del secolo XV; e riferì pure che il parroco medesimo era stato denunciato, per la indicata vendita, all'autorità giudiziaria, per violazione dell'articolo 2 della legge 20 giugno 1909, n. 364, sulle antichità e belle arti.

Si scrisse quindi subito al procuratore generale presso la Corte d'appello di Milano per le direttive che avesse creduto opportuno di adottare d'accordo col prefetto della provincia e con l'economista generale dei benefici vacanti, sia per la conservazione e la custodia degli oggetti suaccennati, sia nell'interesse della giustizia, che dovrà avere il suo regolare corso, in rapporto alla responsabilità del parroco per il fatto commesso.

Il procuratore generale della Corte d'appello di Milano ha riferito che il procedimento penale contro il parroco della chiesa di San Colombano al Lambro trovavasi in corso d'istruzione, ma indagini delicate e minute ne ritardavano la definizione, assicurando poi che erano infondate le denunce di titubanze e riluttanze da parte della regia procura di Lodi in questo processo.

Ora, il detto magistrato soggiunge che con ordinanza del 20 dicembre 1910, del giudice istruttore di Lodi, il parroco della chiesa di San Colombano al Lambro è stato rinviato, in unione al negoziante in antichità, al giudizio del tribunale di Lodi per rispondere delle trasgressioni commesse.

Il procuratore del Re di Lodi, opportunamente sollecitato, ha riferito che erasi già fissata pel 21 marzo prossimo la causa

contro il parroco di San Colombano al Lambro, ma, per la opposizione della parte civile, si è dovuta rimandare la causa stessa a tempo indeterminato, rimettendosi gli atti alla sezione d'accusa di Milano per la risoluzione della opposizione.

Come si vede, l'autorità giudiziaria ha fatto ciò che doveva.

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

MARANGONI. Non ho nulla da obiettare al racconto fatto dall'onorevole sottosegretario di Stato. Rilevo soltanto che nel racconto egli ha dimenticato il prologo, che forma appunto la ragione della mia interrogazione.

Capii che quando è intervenuto il Ministero dell'istruzione ad ordinare il sequestro, il procuratore del Re di Lodi non abbia potuto più in nessun modo ribellarsi alla volontà superiore del Ministero, ma deploro il contegno antecedente di quel procuratore del Re.

Quando il parroco di San Colombano al Lambro, don Cazzamano, vendette abusivamente le due colonne di marmo che costituivano l'elemento decorativo dell'affresco di Bernardino Campi, l'ispettore locale dei pubblici monumenti si affrettò a dare avviso del fatto alla competente autorità giudiziaria. Questa non doveva fare altro che applicare l'articolo 2 della legge sulla tutela delle belle arti, e dare corso al procedimento contro il parroco. Invece l'autorità giudiziaria si è sentita in dovere di discutere con l'ispettore di belle arti, di dire che le opere vendute all'antiquario di Cremona erano di valore trascurabile, che non erano elencate in nessun modo tra gli oggetti di pubblica utilità e di valore indiscutibile. (*Commenti*).

E fu necessario l'intervento del direttore della Pinacoteca di Brera e del Ministero dell'istruzione pubblica per decidere quel magistrato a fare il proprio dovere.

Io deploro quanto è avvenuto e mi dolgo che non l'abbia deplorato anche l'onorevole sottosegretario di Stato, ma l'abbia ignorato completamente leggendo i rapporti che gli sono arrivati.

E debbo deplorare un'altra cosa, che cioè la procura del Re di Lodi, mentre ha iniziato, e non poteva fare altrimenti, procedimento per contravvenzione contro il parroco di San Colombano, e mentre ha trascurato, e ne avrà avute tutte le sue ragioni, il procedimento per appropriazione indebita, perchè non risulta in nessun modo che le

180 lire, introito degli oggetti d'arte che valevano più di duemila lire, siano entrate nelle casse della fabbrica; invece abbia voluto esercitare una bassa vendetta contro l'ispettore di belle arti di San Colombano al Lambro, colpevole di avere agito in difesa del patrimonio artistico nazionale.

Infatti, mentre il parroco di San Colombano è stato imputato di semplice contravvenzione, il magistrato di Lodi è andato a disseppellire una famosa panca più o meno viscontea comperata dieci anni fa da quell'ispettore delle belle arti da un commissario regio allora sedente a San Colombano, e ha imputato l'ispettore di avere occultato al commissario regio il valore ipotetico di quella panca per convertirla in uso proprio, per portarla abusivamente in casa propria. (*Commenti*).

Ecco quale è il contegno della procura del Re di Lodi, quale la difesa che i vostri magistrati esercitano per il patrimonio artistico nazionale!

Io deploro il loro contegno, e deploro che voi non abbiate avuto in questa Camera le parole che sarebbero state adeguate al caso. (*Commenti*).

CORNAGGIA. Ma si deve procedere anche per la panca! (*Commenti*).

PRESIDENTE. Facciano silenzio!

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Una parola di replica.

Credo che più di quello che ho detto non si possa dire, cioè che il procedimento istruttorio si è compiuto e si è fissata persino la discussione della causa.

Si è fatta dalla parte civile opposizione innanzi alla Sezione di accusa, e per questo non si può ancora discutere la causa in contraddittorio.

Che cosa può fare di più l'autorità giudiziaria? Essa, ripeto, non ha fatto altro che il suo dovere.

MARANGONI. Un procuratore del Re non può farsi giudice del valore delle opere d'arte!

PRESIDENTE. Faccia silenzio, onorevole Marangoni. La sua interrogazione non risponde a quanto il regolamento prescrive. Ciò diviene un vero abuso!

(*Interruzione del deputato Marangoni*).

Vi è un processo in corso; dunque ne attenda l'esito.

MARANGONI. Io mi fido poco di certi processi.

PRESIDENTE. Allora vada lei a far da difensore, e sarà bell'e finita! (*Viva ilarità*).

Segue l'altra interrogazione degli onorevoli Marangoni ed Eugenio Chiesa al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere se e come intenda affrettare i lavori per la preparazione di un inventario completo delle opere d'arte in deposito presso le chiese e fabbricere, di fronte ai ripetuti casi di disperdimento e di vendite abusive ».

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

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Perchè l'onorevole Marangoni non rimproveri anche me, come ha fatto testè col sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia, di avere omesso il prologo, comincerò col rilevare che l'idea di compilare un catalogo delle opere d'arte esistenti nelle chiese e nei luoghi pii ha un'origine lontana, molto anteriore alla costituzione del Regno. Più recentemente il Bonghi nel 1875 ed il Martini nel 1892, si adoperarono perchè l'idea fosse tradotta in atto; ma il lavoro iniziato fu sospeso per ragioni finanziarie.

Il catalogo è stato reso obbligatorio dall'articolo 23 della legge 12 giugno 1902, il quale, come l'onorevole Marangoni ben sa, è stato riprodotto testualmente nell'articolo 3 della legge 20 giugno 1909. Quest'articolo prescrive che i sindaci, i presidenti delle deputazioni provinciali, i parroci, i rettori di chiese e in genere tutti gli amministratori di enti morali, presentino al Ministero dell'istruzione l'elenco dei monumenti immobili e degli oggetti d'arte e di antichità, di spettanza dell'ente morale da loro amministrato,

Il Governo ha dato opera attiva alla applicazione di questa disposizione di legge, procedendo con energia contro tutti i contravventori, e non esitando a denunciare all'autorità giudiziaria i refrattari, come ha fatto recentemente per alcuni parroci della provincia di Forlì.

Moltissimi elenchi sono così pervenuti al Ministero; ma poichè parecchi erano redatti da persone ignare dell'arte, si è disposto che le soprintendenze dei monumenti e delle gallerie rivedano questi elenchi, e, ove occorra, li completino.

Intanto presso la Direzione generale delle Belle arti si classifica il materiale già raccolto.

Entro quest'anno le operazioni di revisione e classificazione saranno terminate, e così un primo accertamento dei beni artistici degli enti morali sarà computo nel cinquantenario della proclamazione della unità nazionale.

Ma questo censimento dovendo essere compiuto rapidamente, per porre fine a danni e sottrazioni del patrimonio artistico nazionale, se potrà essere di utilità, non si può riguardare come un catalogo sistematico. Perciò il Ministero ha provveduto anche a una pubblicazione che risponda a criteri scientifici, e un primo volume, riguardante la città d'Aosta, illustrato dal professore Toesca dell'Università di Torino, uscirà fra poco. A questo volume seguiranno presto altri già preparati.

Intanto, quando vi fosse timore di manomissioni o dispersioni d'opere d'arte possedute da enti morali, si applicherà la disposizione dell'articolo 4 della legge citata del 20 giugno 1909, che dà al Governo la facoltà di ricorrere al procedimento coattivo, ritirando e trattenendo in deposito le opere d'arte di proprietà d'enti morali che fossero in pericolo.

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

MARANGONI. Poichè questa mia interrogazione prende le mosse dal fatto che ha formato oggetto della prima, io ho già riconosciuto il contegno lodevole dei funzionari che dipendono dal Ministero dell'istruzione pubblica.

So che sono in corso tanto il catalogo nominativo, chiamiamolo così, delle opere d'arte depositate presso gli enti morali, come il catalogo scientifico-critico delle opere maggiormente conosciute.

Ma poichè avvengono casi come quello che ho denunciato di San Colombano al Lambro, in cui si esercita una vendita abusiva e non si riesce poi a riscontrare se gli oggetti venduti siano compresi nel catalogo, io vorrei ricordare al Ministero della pubblica istruzione la necessità di far precedere la pubblicazione del catalogo di tutte le opere, a quella del catalogo illustrativo e critico delle opere stesse. Mi pare che questa sia una necessità. Basta presentarla agli occhi dell'egregio sottosegretario di Stato, perchè non abbia bisogno di altre illustrazioni.

Ripeto che ho piena fiducia nell'opera dei funzionari che dipendono da lei, onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione, ed ho piena fiducia nell'e-

gregio uomo che presiede alle sorti delle arti italiane, Corrado Ricci. Raccomando soltanto che i magistrati italiani, quando sono chiamati a dare corso alle leggi, non si rifiutino di procedere, come ha fatto il procuratore del Re di Lodi, e non discutano intorno al valore delle opere d'arte.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Valenzani al ministro di grazia e giustizia « per sapere se di fronte alla deplorabile oscillazione dei giudicati delle Corti regolatrici, non creda opportuno presentare un disegno di legge che disciplini le norme per gli esami testimoniali civili dinanzi ai pretori ».

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

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Sono note le questioni sorte e variamente risolte in dottrina e in giurisprudenza circa l'applicabilità o meno ai giudizi in pretura delle varie norme di prova per i giudizi collegiali; e cioè se:

1° è invocabile il termine di 30 giorni di cui all'articolo 232 per l'espletamento della prova;

2° se l'ordinanza che fissa il luogo, il giorno e l'ora per gli esami testimoniali (articolo 223) debba essere notificata dieci giorni prima alla controparte;

3° se le liste dei testimoni (articolo 283) debbano reciprocamente essere notificate cinque giorni prima dell'esame.

Come osserva il Mortara, fra gli altri, in nessun caso, forse si è verificato più che in questo, essere l'oscurità conseguenza della brevità inopportuna della legge.

L'organismo della prova testimoniale nei giudizi collegiali, coi suoi termini e le sue scadenze, è talmente complicato e pieno d'insidie da riuscire intuitiva la necessità di norme più spedite e meno artificiose nel procedimento davanti ai pretori.

Ad ogni modo sta ora dinanzi alla Camera il progetto di legge presentato dal ministro Orlando nella tornata del 24 maggio 1909 e relativo a « Riforme al Codice di procedura civile ».

In esso è l'articolo 13 che dispone riguardo alle prove testimoniali: « Chi propone una prova testimoniale e intende valersi della prova contraria, deve indicare i nomi dei testimoni che potranno deporre sui fatti articolati, mediante atto anteriore al provvedimento che ammette la prova ».

Con tale articolo verrebbero a troncarsi molte delle questioni che ora si fanno; ma non sembra sia il caso di stralciare questa parte per darle una precedenza, come pare sarebbe nei desideri dell'onorevole Valenzani, dovendosi la prova riguardare in correlazione a tutto il piano della complessa riforma procedurale e coordinare con esso.

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

VALENZANI. All'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia, valoroso e distinto collega nostro in professione, non debbo ricordare le innumerevoli sentenze contraddittorie emanate in questi ultimi tempi da quelle che si chiamano e dovrebbero essere le Corti regolatrici del Regno.

Ma io vorrei ricordare alla Camera soltanto un esempio: quello della Corte di cassazione di Roma, che a distanza di quindici giorni da una sentenza all'altra ha pronunziato bianco e nero.

Con sentenza del 4 aprile 1910 la Corte di cassazione di Roma statuiva che « negli esami testimoniali dinanzi ai pretori, pur non essendo applicabile il termine stabilito nei giudizi collegiali circa la notificazione delle liste dei testimoni, è necessario che le parti si comunichino le generalità dei testimoni, sia pure nel verbale di udienza, ma prima dell'inizio dell'esame complessivo di prova e riprova ».

PRESIDENTE. Onorevole Valenzani, ella non può discutere delle sentenze!... Rimanga nei limiti della interrogazione.

VALENZANI...invece un'altra sentenza di quindici giorni dopo statui la massima opposta e cioè che « anche negli esami testimoniali dinanzi ai pretori è applicabile la disposizione che impone l'obbligo della notificazione delle liste dei testimoni cinque giorni prima dell'inizio delle prove, a pena di nullità ».

Ora, dinanzi a questa oscillazione della giurisprudenza, la quale implica gravi questioni patrimoniali per la classe più umile dei litiganti (perchè sono i litiganti che vanno innanzi ai pretori, quelli che sono trascinati, per questioni procedurali, a far giudizi in appello ed in cassazione; giudizi che costano parecchie migliaia di lire e che costituiscono la rovina economica dei litiganti stessi), è dovere del Governo di provvedere in qualche maniera.

Sono lieto che dal Governo si sia riconosciuta la necessità d'un provvedimento le-

gislativo; e ne attendo con fiducia l'attuazione.

PRESIDENTE. Quest'ultima parte va bene; tutto il resto, no! (*Flarità*).

Segue l'interrogazione dell'onorevole Pietravalle ai ministri di agricoltura, industria e commercio e del tesoro « per conoscere le ragioni che giustificano l'invio e la pubblicità data ad un telegramma diretto al commendatore Miraglia, direttore generale del Banco di Napoli, e che si riferisce alla discussione parlamentare intorno al progetto per le soppresse Casse agrarie e provinciali del Mezzogiorno ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Beniamino Spirito al ministro dei lavori pubblici « per conoscere i motivi della sospensione dei lavori di rettifica e sistemazione della strada nazionale n. 55 sul tratto Ponte Temite-Laviano-Santomenna-Ponte S. Felice, con gravissimo danno per deperimento delle opere già eseguite e per le popolazioni interessate alla costruzione della strada medesima ».

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo che quest'interrogazione sia rimessa a venerdì.

PRESIDENTE. Sta bene.

Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, si intendono ritirate le interrogazioni seguenti:

Centurione, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere, quando intenda far metter mano ai lavori d'impianto della piccola velocità, nella stazione di Rocchetta Cairo (linea Savona-Acqui-Alessandria); impianto, che dato il traffico industriale che va, in questi ultimi anni ognor più crescendo in quei paesi, fu ritenuto, dagli stessi ingegneri colà inviati dall'Amministrazione delle ferrovie, necessario »;

Centurione, al ministro delle poste e dei telegrafi, « per sapere quali provvedimenti intenda prendere contro l'ispettore Campi, dipendente dalla Direzione delle poste di Genova, per aver egli, nel comune di Stella Ligure, frazione di San Martino, accusata una povera donna supplente in quell'ufficio postale di violazione del segreto postale, senza averne le prove; e averla costretta, contro le sue proteste d'innocenza, a scrivere sotto dettatura la dichiarazione della sua colpevolezza, minacciandola, in caso di rifiuto, della prigione »;

Falcioni e Rizzetti, al ministro delle fi-

nanze, « per apprendere se non ritenga opportuno ed urgente presentare alla Camera un disegno di legge che regoli le derivazioni di acque pubbliche con modernità di intenti e di metodi, rendendo partecipi i comuni e le provincie degli utili derivanti dagli impianti idraulici »;

Berlingieri, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se, ad evitare disgrazie e responsabilità inerenti, per cui la rappresentanza comunale di San Giovanni in Fiore, in nome di tutta la cittadinanza, da tempo protesta presso tutte le Autorità, intenda presentare alla Camera il necessario disegno di legge per i fondi occorrenti allo allargamento del tratto della strada nazionale n. 61, che attraversa l'abitato di quel comune in modo da costituire un continuo attentato alla pubblica incolumità »;

Rota Attilio, al ministro di grazia e giustizia e dei culti, « per sapere quali criteri si adottino nell'ordinare ispezioni o inchieste, quale quella per l'archivio notarile di Bergamo, che dura da quasi quattro mesi e continua »;

Bonopera, al ministro dell'interno, « per conoscere se e quali provvedimenti intenda adottare verso il maresciallo dei reali carabinieri di Corinaldo, il quale senza alcuna ragione procedette pazzescamente, il 14 corrente, all'arresto d'un onesto cittadino, suscitando l'indignazione di tutta la cittadinanza e provocando dimostrazioni che avrebbero compromesso l'ordine pubblico se non fossero prontamente intervenute l'autorità comunale e l'autorità giudiziaria ».

Sono così esaurite le interrogazioni iscritte all'ordine del giorno di oggi.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento d'una proposta di legge del deputato Strigari per l'istituzione di un posto di notaio nel comune del Monte di Procida.

Se ne dia lettura.

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

PEESIDENTE. L'on. Strigari ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

STRIGARI. Onorevoli colleghi, ieri, nel chiedere che si inscrivesse nell'ordine del giorno lo svolgimento delle mie due proposte di legge, promisi d'essere assolutamente telegrafico. Per mantenere la promessa, mi piace di accennare una serie di considerazioni comuni ad entrambe le pro-

poste, salvo poi a sottoporle a due votazioni distinte.

Pochissime parole occorrono a dimostrare, più che l'utilità, la necessità assoluta di tradurre in legge le due proposte che ho presentate. Basterà ricordare soltanto la posizione geografica del comune di Monte di Procida, rispetto all'altro di Procida. Tra l'uno e l'altro intercede il mare. Ora riunire sotto unica giurisdizione pretoria due località separate dal mare, è un'anomalia assolutamente intuitiva, che è fertile di danni molto gravi, pel ritardo enorme che si frappone all'amministrazione della giustizia: perchè, massime nel verno, quando il mare è tempestoso, non riesce possibile a coloro che sono nel continente, ossia a coloro che abitano nel comune di Monte di Procida, di recarsi a Procida, ove sta la pretura, per poter ivi vedere amministrata la giustizia.

È da segnalarsi, poi, un danno economico molto grave: perchè o l'usciera che deve procedere alla notificazione degli atti è quello della pretura e, per recarsi dall'isola nel continente, richiede somma non lieve; o si presceglie l'usciera della Corte di appello, e allora il suo ministero importa per trasporto oneri di spesa anche molto gravi.

Il danno più grave, poi, si ha in materia penale: perchè, molte volte, l'opera del magistrato, nel fare le primi indagini, giunge tardiva, come quella dei carabinieri di Offembach, perchè il mare impedisce al magistrato di recarsi in terraferma.

Si è verificato tempo fa il caso che il cadavere d'un assassinato non si è potuto, per un intero giorno, rimuovere dal posto dove si trovava, perchè il mare grosso impedì al pretore di recarsi da Procida al Monte di Procida.

S'impone, dunque, l'aggregamento del comune di Monte di Procida, sotto il profilo giurisdizionale pretorio, al comune di Pozzuoli, che è in terraferma e che con esso confina.

Eguali ragioni militano per l'altra proposta: cioè, per l'istituzione d'un posto di notaio nel comune di Monte di Procida...

PRESIDENTE. Che era quella per la quale le avevo dato facoltà di parlare. (*ilarità*).

STRIGARI. Per esser breve, ho detto che avrei fatto osservazioni uniche per entrambe le proposte, salvo a sottoporle a due votazioni distinte.

Il notaio che risiede a Procida, per recarsi al Monte di Procida, dove attraversare il mare, quindi quando questo è in tempesta o di notte, il notaio stesso, sebbene chiamato, non può esplicare il suo ministero, o giunge tardi, massime nel caso di testamento da farsi da infermi.

Conchiudo perchè la Camera si compiaccia di prendere in considerazione tanto la prima proposta di legge per l'istituzione di un posto di notaio nel comune di Monte di Procida, quanto la seconda per il distacco del comune di Monte di Procida dalla pretura di Procida e la sua aggregazione alla pretura di Pozzuoli.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato ha facoltà di dichiarare se il Governo consenta che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Strigari per la istituzione di un posto di notaio nel comune di Monte di Procida.

GUARRACINO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e i culti. Il Governo, con le consuete riserve, consente che sia presa in considerazione.

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Strigari per la istituzione di un posto di notaio nel comune di Monte Procida, si alzino.

(È presa in considerazione).

L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'altra proposta di legge dell'onorevole Strigari pel distacco del comune di Monte di Procida dalla pretura di Procida e aggregazione a quella di Pozzuoli.

Se ne dia lettura.

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

PRESIDENTE. Poichè l'onorevole Strigari ha già svolto questa proposta di legge, ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

GUARRACINO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e i culti. Con le consuete riserve, consento che anche questa proposta di legge sia presa in considerazione.

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione anche questa proposta di legge dell'onorevole Strigari per il distacco del comune di Monte di Procida dalla pretura di Procida e la sua aggregazione a quella di Pozzuoli, si alzino.

(È presa in considerazione).

Presentazione di relazioni.

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

MEZZANOTTE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Fraccacreta, per diffamazione e lesioni (594).

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

STOPPATO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione segreta dei seguenti 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).

Si faccia la chiama.

SCALINI, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasceremo aperte le urne e proseguiremo nell'ordine del giorno.

Seguito della discussione sul disegno di legge: Modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato e miglioramento economico del personale.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Maranconi.

MARANGONI. Un'esplicita e doverosa dichiarazione anzitutto. Parlo per mio conto personale e non in nome degli amici del gruppo socialista.

Distacco, per un momento, la mia azione da quella dei consueti alleati, per rendermi interprete (ed anche per aderire ad un desiderio manifestato dall'onorevole Turati) dell'intera rappresentanza parlamentare del sindacalismo, la quale tutta si riassume, per adesso, nella mia illustre persona; ma speriamo col tempo di arrivare almeno alla decuria dell'onorevole Sonnino.

Una voce. Fortunato!

MARANGONI. Fortunato sì, perchè almeno, contrariamente all'onorevole Sonnino, non ho la sfortuna di vedere i pochi gregari accanirsi nella conquista del posto di primo maresciallo.

VALLI. Capo e coda!

MARANGONI. Capo gruppo di me stesso ma capo di un gruppo non molto più sparuto nè squallido di quello dell'onorevole Sonnino, per quanto composto di un uomo solo!

Poichè il progetto che è venuto in discussione ieri affaccia al Parlamento gli interessi del maggiore sindacato che finora sia costituito fra i lavoratori italiani, io credo lecito e credo logico il mio intervento.

Nel dibattito porterò idee e convinzioni le quali naturalmente voi non potete condividere.

Dirò parole che forse suoneranno ostiche alle vostre orecchie ortodosse, ma poichè io non mi allontanerò, nello svolgere il mio pensiero, dall'abitudine costante di rispettare sempre le diverse contrarie opinioni, così io credo di poter coltivare la speranza di essere ascoltato da voi con largo spirito di tolleranza verso una tendenza politica la quale oggi afferma per la prima volta il suo diritto di cittadinanza in questa Assemblea.

E, poichè mi propongo di parlare in nome di idealità le quali non furono mai difese in questa aula, permettetemi anche una breve, rapidissima dichiarazione di principi. Una dichiarazione la quale è necessaria, poichè ad essa si riallacceranno tutte quante le osservazioni che io dovrò fare in linea concreta al progetto dell'onorevole Sacchi. Dichiarazione la quale è resa anche necessaria da una convinzione profonda che io ho, cioè che l'idea sindacalista sia molto combattuta, perchè non è sufficientemente conosciuta, qui e fuori di qui.

Ed ho delle ragioni, anche personali, di coltivare questa opinione. Quando io sono entrato a Montecitorio ho raccolto delle strane esclamazioni di stupore da parte dei miei colleghi di tutti quanti i settori.

Voci di meraviglia e complimenti molto *sui generis*. Anzi presso taluni colleghi ho dovuto faticare per convincerli persino della più apodittica delle verità, e cioè che io, fino a prova contraria, ero proprio io. Quelli che attraverso le descrizioni interessate dei giornali avversari mi credevano un *uom dal fiero aspetto*, come il « Fra Diavolo » dell'opera francese (*Commenti*) poichè mi vedevano comparire non truccato, come il sovversivo classico della Convenzione e del *vaudeville*, col cappellaccio e colla cravatta svolazzante, andavano chiedendo: ma come, sei proprio tu l'uomo terribile, eletto dai terribili sindacalisti di Comacchio? Ero proprio io quel desso. E, poichè mi presentavo vestito come tutti gli altri, e non con la *blouse* foderata di pistole, alcuni ebbero persino la benevolenza di dichiararmi elegante; (*Oh! oh!*) vi furono anzi dei giornali che mi promossero *arbiter elegantiarum*, (*Rumori dalla tribuna della stampa*) ed io non me ne indignai certamente...

PRESIDENTE. (*Rivolto alla tribuna della stampa*). Facciano il piacere, la finiscano! Anche ieri hanno disturbato fin troppo. Non dàano un buon esempio alle altre tribune! (*Bravo!*)

MARANGONI. Lasciamo gli scherzi, credo che con altrettanta facilità si possano sfatare tutte le leggende macabre che circondano ancora il partito che mi onoro di difendere. L'idea sindacalista è dichiaratamente sovversiva, è decisamente rivoluzionaria, ma è onesta nei mezzi e nei fini ed ha ragione di essere, come tutte le altre idee; essa non rinnega le necessità dell'ambiente e le necessità storiche; non rinnega in nessun modo la legge della evoluzione.

Voce. E trova opportuno di venire a Montecitorio. (*Si ride*).

MARANGONI. L'altro giorno, discutendosi la mozione sul rincaro dei viveri, l'onorevole Turati ancora una volta, e speriamo per l'ultima volta, vi presentava il sindacalismo come uno spaventevole *babau* ed aveva l'aria di affacciare il suo riformismo come una comoda e solvibile società di assicurazione contro i danni del sindacalismo stesso.

Se veramente noi avessimo questa utile funzione nel paese di far diminuire e di convincere tutti della necessità di diminuire

i viveri con una semplice vittoria ottenuta in un comizio a Milano, potremmo ben rallegrarci dello scopo raggiunto.

Della politica del mio collega Turati sono un antico e deciso avversario: ma l'avversione al suo riformismo non ha mai soppresso in me l'ammirazione convinta per le doti sfolgoranti del suo ingegno. (*Commenti*).

Ed è in nome di questa ammirazione, la quale ha resistito a dieci anni di odii fraterni e di lotte furibonde, ch'io voglio osservare al collega Turati come il suo vecchio *cliché* polemico contro il sindacalismo non sia all'altezza della sua finissima arte polemica e nemmeno degno della tesi socialista da lui sostenuta.

Il sindacalismo può tenersi lieto di essere indicato e riconosciuto pericoloso per gl'interessi borghesi; ma non so che cosa spera il socialismo quando si offre come parafulmine a difesa di quegli interessi contro il sindacalismo.

Del resto l'amico Turati dà a chi è attaccato da lui questa consolazione; egli spesso e volentieri « *muta d'accento e di pensiero* » (*Si ride*) benchè non sia *donna* e non sia *mobile*, ma confessi invece quella fobia ferroviaria che gl'impedisce di andare nella Italia meridionale quando vi è invitato. (*Commenti*).

Egli, poche sere or sono, in una nostra riunione tenuta con i rappresentanti della Confederazione del lavoro, maravigliò tutti quanti con un coraggioso ed impetuoso discorso, una vampata di sincerità, nel quale riconosceva tutti gli errori presenti e passati del gruppo socialista e dell'intero partito nel paese, e denunciava la necessità assoluta di ritornare all'antico e di ritrovare le antiche energie. Ed io sono persuaso che il pensiero vero, che lo stato d'animo di Filippo Turati si sia rispecchiato in quel fiotto di sincerità, in quel discorso impetuoso e sdegnoso, meglio, che non lo fosse nella *boutade* anti-sindacalista dell'altro giorno. Non certo a Turati io voglio ricordare i caratteri differenziali tra socialismo e sindacalismo, e chiedo venia alla Camera se sono costretto ad indugiare sopra queste questioni teoriche.

Io chiedo alla lealtà dei miei amici socialisti di riconoscere una cosa, che io ritengo indiscutibile, e cioè che non tanto noi siamo separati da dissensioni di metodo intorno alle ragioni contingenti della battaglia quotidiana, quanto dalle finalità ultime, che noi assegnamo alla nostra azione di partito e di classe. I metodi non

tanto dipendono dai programmi, quanto dai temperamenti speciali degli individui, quanto, soprattutto, dalle circostanze, dagli avvenimenti, dalle situazioni, che obbligano uomini e partiti ad adattare i metodi alle circostanze, secondo un largo criterio di relatività.

Il riformismo in Italia si è provato a sconfessare lo sciopero generale, ma la riformista Confederazione del lavoro dovette accettare, subire lo sciopero generale persino in occasione della fucilazione di Francisco Ferrer, un fatto politico, molto lontano dalla azione economica, che dovrebbe essere svolta unicamente da quella istituzione. La quale oggi ha accettato lo sciopero generale, come mezzo di lotta non normale. E va benissimo, perchè anche noi non abbiamo mai voluto normalizzare lo sciopero generale, checchè dicesse un famoso ordine del giorno dell'amico Morgari al Congresso di Roma. Nessun gruppo o partito può ripudiare *a priori*, o fissare assolutamente, un metodo costante alle proprie azioni ed alle proprie finalità.

I metodi sono quelli che sono suggeriti dalle ragioni speciali del quarto d'ora di battaglia, che si attraversa. La reale dissensione tra socialisti e sindacalisti, ripeto, è nelle finalità ultime. I socialisti, i quali sono collettivisti, seppure ve ne sono ancora di sinceramente convinti, seguono la vecchia concezione statolatra, vagheggiano una società, dove tutto faccia capo allo Stato, trasformato in una specie di Padre Eterno laico e terreno. Noi prevediamo e vogliamo invece raggiungere una società, nella quale la direzione passi alle rappresentanze dirette dei gruppi dei produttori per mezzo dei sindacati, armonizzanti i loro interessi coi destini della intera società.

La nostra è una tendenza al limite, come fu ben definita da Arturo Labriola, ed io, fedele a questa definizione, poichè l'azione sindacalista è logico che si svolga per mezzo dei sindacati e nella atmosfera delle competizioni economiche, in Parlamento dovrò associarmi a tutta quanta l'azione di difesa comune e generale degli interessi proletari voluta dal gruppo parlamentare socialista, meno in qualche caso isolato, come è quello d'oggi.

E se il gruppo parlamentare socialista ritroverà le sue fierezze antiche, come fu annunciato dal discorso, al quale ho già alluso, di Filippo Turati, io credo che l'azione comune possa essere trasportata anche fuori del Parlamento.

Nel ferrarese, dove la lotta di classe è intensa, dove i riformisti agiscono gagliardamente nel campo economico, dove i sindacalisti si sono liberati da tutto il bagaglio delle idee pazzesche messe avanti da teorici squilibrati (poichè è sorte di tutti i partiti avanzati quella di raccogliere tutti gli elementi spuri che sono dispersi nella compagine sociale, ed anche il socialismo nel congresso di Genova nel 1903 separò la sua azione da quella degli anarchici e dagli elementi amorfi), nel Ferrarese, ripeto, non troviamo più ragione di nessun dissenso teorico agendo simultaneamente contro i nemici comuni; nel Ferrarese abbiamo rimandato a migliore e più opportuna occasione la soluzione di questo problema delle finalità ultime ed estreme.

FAELLI. Tempo permettendolo! (*ilarità*).

MARANGONI. Ed io credo che in questa Camera, dove l'onorevole Daneo fa appello a tutte le forze legalitarie, dai radicali ai clericali, sia ancora lontana la matina nella quale il gruppo parlamentare socialista, in una delle sue innumerevoli riunioni, metterà all'ordine del giorno la questione se, accertato il tramonto della società borghese, si debba provvedere a riordinare socialisticamente o sindacalisticamente la società.

Chi sa quante citazioni latine dell'onorevole Cavagnari dovremo sentire ancora prima di quel giorno! (*Si ride*).

In attesa adunque, egregi colleghi, io chiudo la lunga parentesi teorica e vengo alla discussione del progetto Sacchi.

Io debbo muovere a questo progetto un primo e non lieve appunto. Il sindacato ferroviari ha presentato e reiterato un suo memoriale al Ministero dei lavori pubblici. In questo memoriale, anzi in questi memoriali, dei ferrovieri, noi abbiamo visto una classe operaia la quale si preoccupava, non soltanto di chiedere dei miglioramenti per coloro che la compongono, ma svolgeva una serie di osservazioni critiche e di proposte sopra il riordinamento del servizio ferroviario.

Suggeriva economie, prima di chiedere degli aumenti, denunciava la inservibilità delle locomotive americane e tedesche che voi avete acquistato, denunciava gli sperperi nell'acquisto dei carboni.

Questo fatto ai miei occhi, che siete liberi di credere occhi di visionario, questo fatto per me preconizza, anticipa, annunzia, per lo meno quella funzione direttiva futura che le nostre previsioni assegnano

al sindacato operaio nella società dell'avvenire.

Mentre voi vi allarmate e vi spaventate di un progetto di legge elettorale timidissimo presentato dal Gabinetto Luzzatti, noi vagheggiamo una più ampia riforma elettorale, un Parlamento nel quale non siedano più i rappresentanti di partiti politici ma i rappresentanti dei gruppi produttori e delle organizzazioni economiche. Questo vi parrà strano, vi parrà anche pazzesco; ma io vi ricordo che prima del 1789 i vostri nonni, i borghigiani delle prime manifatture, raccolsero le stesse impressioni nell'antico regime; eppure riuscirono in un secolo a trasformare la loro umile classe di quei giorni nella potente borghesia del latifondo e del falansterio industriale. Orbene nel vostro progetto, onorevole ministro, voi dimostrate di non aver compreso il fenomeno di una classe che affermava in quel memoriale il proprio divenire.

Nel vostro progetto si ostenta quasi di sdegnare, di trascurare così i desideri dei ferrovieri come i consigli che l'organizzazione proletaria vi ha dato e che furono seguiti quando non c'era pericolo di apparire seguaci delle pressioni di classe.

Si opponeva al riconoscimento delle giuste osservazioni mosse in quei memoriali, il famoso principio di autorità.

Lo Stato non può discutere coi propri dipendenti, non può dar loro ragione in nessun modo, specialmente quando essi la ragione ce l'hanno.

Questo, onorevole Sacchi, non mi sembra un principio arcidemocratico di Governo...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Difatti io non l'ho detto mai!...

MARANGONI. Se almeno invece del principio democratico aveste salvato il principio di autorità!... Ma quel povero principio di autorità dovette ringhiottirsi le famose disposizioni vessatorie dei tre giorni di malattia, dovette ringhiottirsi il famoso biglietto gratuito a pagamento, e lasciare orfano l'orfano trofio da voi così generosamente escogitato nella prima edizione del progetto. È povera democrazia, onorevole Sacchi, quella che arrivando al potere si arrende a discrezione dell'alta burocrazia, poichè noi lo sappiamo; il delitto legislativo di cui è corpo di reato il progetto di legge che noi oggi discutiamo, non è veramente imputabile a voi; voi non siete l'autore principale del reato, siete soltanto il complice necessario. (*ilarità*).

Scusatemi questa terminologia giuridica: non è colpa mia se avete voluto assidervi a quel banco dei perenni imputati. (*Risa*).

Lo sapevate!...

Ogni ministro dispone dei commendatori che il destino gli ha largiti.

Gli onorevoli Daneo e Credaro, e anche un pochino l'onorevole Rava che mi sta vicino, poterono mettere la loro firma e pavoneggiarsi di un disegno di legge per la scuola elementare, che era per nove decimi dovuto ad un intelligente funzionario della Minerva. Ma all'onorevole Sacchi, meno fortunato, toccò la sorte di firmare la proserella burocratica e burbanzosa del commendatore Bianchi direttore generale delle ferrovie. (*Commenti*).

Io non ho da esprimere soverchie delusioni, onorevole Sacchi, perchè non mi son mai fatto soverchie illusioni sopra la vostra azione al Governo. Qualcuno però, anche fra i miei amici, ha potuto sperare che voi riusciste se non ad indirizzare tutto quanto il Gabinetto Luzzatti verso la democrazia, almeno a portare un alito di modernità nel vostro dicastero.

Ciò non è avvenuto, pare anzi a me che sia avvenuto il contrario. Non voi avete potuto suggestionare l'onorevole Luzzatti, invece lui è riuscito a conquistarvi col suo metodo consueto così largo di magniloquenti promesse e così stretto, così avaro di realtà. Lo dimostra questo progetto, che è tutto pervaso di spirito luzzattiano, che è tutto stilizzato secondo la concezione personale dell'onorevole presidente del Consiglio. (*Interruzioni — Commenti*).

VALLI. Ma avete detto prima che il disegno di legge è proserella di Bianchi. Ora vi contraddite.

PRESIDENTE. Non interrompano, onorevoli colleghi!

MARANGONI. Lasciatemi parlare e ve ne sarà per il commendatore Bianchi come per l'onorevole presidente del Consiglio.

Daremo a ciascuno quel che gli tocca.

Ho accennato all'onorevole Luzzatti, restiamo ancora un pochino a discutere la sua arte di Governo in rapporto a questo progetto di legge; il quale, onorevole Valli, è stato materialmente scritto dal commendatore Bianchi, ma pensato, voluto, consigliato e integrato nelle linee generali dal presidente del Consiglio, come avviene per tutte quante le leggi...

VALLI. E dal ministro dei lavori pubblici.

MARANGONI. Ed anche dal ministro dei lavori pubblici.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Ed anche del ministro del tesoro!

MARANGONI. Ed anche dal ministro del tesoro, sempre però sotto la responsabilità di chi è capo del Governo; ed io stavo appunto dimostrando... (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Ma lascino che l'onorevole Marangoni dia al presidente del Consiglio tutte quelle attribuzioni che crede! (*Viva ilarità*).

MARANGONI. Io stavo appunto sostenendo questa tesi, che tutta quanta la legislazione dei vari Dicasteri, che stanno tanto a cuore dell'onorevole Valli, s'impronta ai criteri legislativi di chi è a capo del Governo; e mi pare una tesi abbastanza rispettabile e abbastanza logica...

Voci. Ed anche ortodossa.

MARANGONI. Ortodossissima, e non so perchè l'onorevole Valli, che è così convinto conservatore, insorga contro queste teorie, mentre è stato così silenzioso quando espose teorie sindacaliste molto più pericolose.

VALLI. Perchè mi facevano ridere. (*Ilarità — Commenti*).

PRESIDENTE. Lascino dire!... E l'onorevole Marangoni ritenga che qui si ascoltano, senza timore di sorta, tutte le teorie... Ricordi che siamo nella città del Pantheon, destinato ad accogliere tutti gli Dei. (*Ilarità*).

MARANGONI. L'onorevole Sacchi ha accettato l'esteriorità del metodo luzzattiano e si è lasciato un poco illudere, tanto è vero che, quando ha dato in pubblico la prima edizione del suo disegno di legge, egli era perfettamente convinto che dovesse suscitare un coro di entusiasmo in mezzo ai ferrovieri italiani, e che i 21 milioni largiti dalla sua generosità dovessero completamente soddisfare questi lavoratori, sempre in condizioni di malcontento.

Il guaio è che i 21 milioni nella prima edizione del disegno di legge erano largiti con una mano, mentre con l'altra ne venivano ritirati per lo meno quattordici.

E nella distribuzione degli aumenti, quale criterio di ingiustizia e di sperequazione poco democratica avete seguito, onorevole ministro dei lavori pubblici! Agli stipendi minimi, alle paghe di 1.80 al giorno avete concesso un aumento di 150 lire annue, cioè di 129 lire, detratta la ricchezza mobile, il che significa un aumento di trenta centesimi al giorno.

Altro che 21 milioni! Ecco a che cosa si riduce la somma tanto strombazzata sui giornali ministeriali!

Agli stipendi di 5 lire al giorno si sono concesse 200 lire annue di aumento e, via via, seguendo questa progressione, che io avrei voluta invertita, si arriva a concedere 480 lire all'anno agli stipendi di 4,800 lire, con un criterio distributivo, lo ripeto, che è la negazione di ogni principio di equità e di benevolenza verso le miserie più acute.

Ma vi è di più. Mentre voi, onorevole ministro dei lavori pubblici, invocate le ristrettezze del bilancio quando si tratta di beneficiare dei disgraziati, che reclamano un sollievo e giustamente, perchè percepiscono 1,80 al giorno, una paga che non si conosce più nell'industria privata, avete stanziato un fondo speciale di 200 mila lire per beneficiare con 400 lire annue i funzionari che godono già uno stipendio di 7,000 lire. E non basta ancora. Si magnifica come un passo ardito, come una riforma democratica ciò che non è se non la codificazione, la regolamentazione, se volete, di un fatto entrato già da molti anni nelle abitudini ferroviarie.

Il ministro dei lavori pubblici, i capiservizio, il direttore generale hanno sempre ricevute le Commissioni del personale per sentire quali reclami avessero da fare e quali bisogni avessero da avanzare ai loro superiori.

Orbene, non vi sembra poi una grande degnazione, come la si volle magnificare, quella di convertire in stabile questa Commissione che veniva eletta di volta in volta, quando se ne riconosceva la necessità?

Se voi eravate in vena, almeno sotto questo riguardo, di concedere una riforma democratica, potevate almeno escogitare, non già la platonica Commissione per gli abboccamenti col ministro e col direttore generale, ma una Commissione la quale avesse anche la facoltà di rendersi arbitra delle competizioni, delle dissensioni, che possono sorgere fra il Governo...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Tra privati e privati, sì; ma tra Stato e privati, non ci può essere arbitro se non il Parlamento,

MARANGONI. Io vedo da una parte dei lavoratori e dall'altra parte degli assuntori d'opera.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. No, dall'altra parte c'è lo Stato!

MARANGONI. Non vedo che lo Stato perda di dignità, quando riconosce l'arbi-

trato di una Commissione eletta da tutte e due le parti contraenti (*Commenti. Interruzioni*).

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Allora il bilancio non lo farebbe più il Parlamento, ma la Commissione arbitrale. (*Commenti - Interruzioni*).

MARANGONI. Se è sempre stato così!

Onorevole Sacchi, io vi debbo rimproverare un'ultima dimenticanza. In tutti i memoriali presentati dal sindacato dei ferrovieri, il primo dei desiderata messi avanti dalla organizzazione è stato sempre la invocazione d'un provvedimento il quale valesse a cancellare completamente, definitivamente, gli strascichi dolorosi dello sciopero scoppiato nell'ottobre 1907.

Mentre i puniti disciplinarmente in quella occasione, vennero tutti reintegrati nel grado e nello stipendio, coloro i quali subirono la più grave delle punizioni, cioè il licenziamento, non vennero neppure indennizzati dei loro diritti di pensione, e non vennero loro nemmeno rimborsate le quote che avevano pagato alla Cassa pensioni.

Onorevole Sacchi, non ho bisogno di ricordarvi che quei provvedimenti presi *ab-irato*, per dare degli esempi, che si sono dimostrati inutili, alla massa scioperante, hanno tutti i difetti e tutte le ingiustizie dei provvedimenti impetuosi, dei provvedimenti a cui si ricorre nelle circostanze estreme.

E il vostro sentimento democratico doveva suggerirvi un atto il quale avrebbe ben predisposto gli animi dei ferrovieri nel momento difficile che ora volge.

Neanche ciò avete fatto! Ed io, affrettandomi alla conclusione, ricordo alla Camera come questa eterna questione dei ferrovieri si sia resa eterna, non per colpa certamente di questi benemeriti lavoratori dello Stato. La questione dei ferrovieri si è sempre rimandata di anno in anno, da un Ministero all'altro, da una Legislatura all'altra.

La questione dei ferrovieri la si volle sempre risolvere a spizzico, senza andarvi mai in fondo.

Bisognerebbe che a togliere ogni ragione di malcontento per l'avvenire, il Governo seguisse il consiglio che l'onorevole Luzzatti dava l'altro giorno agli oppositori: prendere il proprio coraggio a due mani e proporsi una buona volta di risolvere con equità questa questione, di dirimere per sempre ogni pericolo di movimenti i quali possono compromettere l'economia del paese. Credo che

di buon auspicio abbiano suonato ieri sera le parole dell'onorevole Candiani.

L'onorevole Candiani, il quale rappresenta il maggior centro commerciale e industriale d'Italia, elencava primo in questa Assemblea, durante questa discussione, le ragioni di riconoscenza che gli italiani devono ai ferrovieri.

Perocchè, in condizioni assolutamente inferiori a quelle dell'estero, i nostri ferrovieri sono riusciti a mantenere la media dei disastri, non certo al di sopra di quanti se ne lamentano in nazioni forestiere. (*Commenti*).

Ed io, rivolgendomi un fervido augurio di risolvere la questione, di concedere specialmente alla più umile classe dei lavoratori delle ferrovie, quei miglioramenti che furono negati nel progetto ministeriale, sono certo, di non interpretare soltanto l'animo dei ferrovieri, ma anche l'anima di quel paese laborioso, in nome del quale parlava ieri sera l'onorevole Candiani, perchè il paese non può vedere senza alta compiacenza fatto un migliore trattamento a quei lavoratori i quali, della rifioritura dei commerci e dell'energia italiana, sono uno strumento laborioso e benemerito. (*Approvazioni vivissime — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ancona.

ANCONA. Onorevoli colleghi, 21 milioni di miglioramento economico ai ferrovieri; 4,000 carri nuovi da comperare; riforma amministrativa, ecco i punti cardinali di questo disegno di legge. Tre punti diversi nella loro natura, che voi potete avvicinare sulla carta, ma che non si fondono, onde conviene esaminarli a parte. Faccio però una dichiarazione pregiudiziale. Io mi occuperò essenzialmente di quella che, a me, pare la parte più importante e, cioè, della riforma amministrativa.

Sul miglioramento economico dirò pochissime parole.

Sono perfettamente d'accordo col Governo. Noi manteniamo una promessa, la promessa fatta a un mezzo fa dall'onorevole Bertolini col primo disegno di legge. I milioni, da tredici, sono diventati 21, ed io, lo dichiaro francamente, non me ne lagno, e lodo l'onorevole Sacchi, il quale, con sentimento giustamente democratico, ha voluto che la maggior parte di questi milioni, 15 circa, andassero agli stipendi minimi, tra zero e 1.500 lire.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Zero non ce ne è. (*Si ride*).

ANCONA. Sino a 1,500 lire insomma.

Date le condizioni ferroviarie dell'azienda ferroviaria, è questo senza dubbio un grande sforzo economico, un grande peso per il bilancio delle ferrovie.

Io spero che esso sarà riconosciuto dal paese e soprattutto dai ferrovieri, che è sperabile s'ispireranno all'esempio del Parlamento nell'adempimento del loro dovere. (*Commenti*).

Una parola di plauso mi si conceda alla Giunta generale del bilancio, e ciò in opposizione a quanto disse or ora il collega Marangoni, per aver essa assegnato aumenti di stipendio anche ai funzionari dirigenti, per avere essa beneficiato anche gli stipendi fra 4,800 e 7,200.

A mio modo di vedere era questo un dovere: quando si danno tanti milioni, ed è giusto darli, al personale esecutivo, non si può e non si deve trascurare il personale dirigente che di questa azienda ferroviaria è tanta parte. Ed oltre a ciò è utile rafforzare nel paese e nell'azienda ferroviaria questo sentimento nostro che i dirigenti vanno elevati sia materialmente sia moralmente, onde acquistino maggior prestigio di fronte alla massa lavoratrice.

E mentre mi riservo di ritornare nei dettagli di questo miglioramento economico quando discuteremo gli articoli, mi sia concesso d'entrare senz'altro in ciò che sarà l'argomento del mio discorso, nella riforma amministrativa.

Onorevoli colleghi! Prima di tutto una domanda:

Quale è il filo logico che ci ha condotti oggi a parlare di una riforma amministrativa ferroviaria? A mio modo di vedere questo filo logico è Pinesatta interpretazione di un concetto fondamentale che si è scritto sul bandierone sventolato sino dal principio delle ferrovie dello Stato il concetto dell'autonomia ferroviaria.

Voi sapete che di autonomie ferroviarie ce ne sono due, c'è l'autonomia esterna, cioè l'indipendenza dell'azienda ferroviaria dello Stato, dal potere politico e dal potere esecutivo. Ma c'è l'autonomia interna, che è precisamente quel decentramento non di funzionari ma di funzioni, al quale noi oggi tendiamo.

Chi legge le relazioni, chi legge la maggior parte dei discorsi, vede che quasi tutti, o per lo meno la grand maggioranza degli oratori si occuparono sempre di autonomia esterna. Ne volete una prova? Prendete l'ultima relazione finanziaria dell'onorevole

Tedesco; e cito l'onorevole Tedesco per la sua autorità e competenza e cito questo documento per la sua freschezza.

Dice l'onorevole Tedesco: « L'autonomia consiste principalmente nel bilancio speciale delle ferrovie, al quale sono assicurati i mezzi organici proporzionati ai prodotti del traffico, e quindi indipendenti dalle fluttuazioni della politica. Consiste altresì nella larghe facoltà delegate non dal potere esecutivo ma dalla legge all'azienda ferroviaria, la quale, meno in pochi casi, nei quali deve ricorrere all'autorità ministeriale, può svolgere in modo libero e spedito la sua azienda ».

Giustissimo, ma io osservo: è ancora e sempre autonomia esterna. Il risultato quale fu? Il risultato fu ciò che l'onorevole Luzzatti con una frase felice ha chiamato « Vaticano ferroviario »: Lo Stato nello Stato, una cerchia chiusa con troppa autonomia, nella quale difficilmente si penetra e, lasciatelo dire a me per mia esperienza, specialmente quando si è deputati. Mentre l'autonomia esterna cresceva a dismisura, l'autonomia interna, ossia il decentramento, veniva, a poco a poco: scomparendo. Ed allora si produceva quell'accentramento di funzioni a Roma verso i servizi centrali, che noi tutti oggi lamentiamo e contro il quale sorse prima una voce, poi molte voci, poi infinite voci che salirono all'onorevole Sacchi e lo indussero a fare sua la divisa dell'autonomia interna.

Onorevole Sacchi, io che fui tra coloro che più la propugnarono, non posso che lodare ampiamente questo vostro concetto informatore. Ma questo concetto è di una applicazione estremamente difficile. Vediamo, quindi, dopo averlo lodato così francamente, che cosa ci propongono il Governo e la Giunta del bilancio.

L'onorevole Abignente svolge una teoria semplice ed elegante sulle funzioni del Parlamento e dice che questo è consesso politico; esso definisce e studia questioni politiche e quindi non è un consesso tecnico, non definendo, nè regolando questioni tecniche.

Ciò che si propone oggi è questo: che il Parlamento, in vista della risoluzione di una grande questione tecnica, di una delegazione della facoltà tecnica, che l'onorevole Abignente chiama delegazione di attività tecnica; dia cioè al Governo la facoltà di questo problema eminentemente tecnico, che è l'autonomia interna.

Nulla di più giusto e di più esatto di quanto dice l'onorevole Abignente.

Quindi la strada che egli indica, della delegazione di attività tecniche, è molto semplice. Senonchè conviene osservare qui che se questa strada è giusta, essa non è l'unica. Ce n'è un'altra ed è precisamente quella battuta nel 1907 dal Parlamento, quando votò la prima legge sull'ordinamento ferroviario.

Nel 1907 (ed ho qui davanti agli occhi la legge) il Parlamento non fece delegazione di attività tecniche, ma risolse la questione tecnica e votò una legge la quale tratta delle disposizioni generali, degli organi dell'amministrazione, (Consiglio di amministrazione, ecc.) delle direzioni comparimentali, dei bilanci, dei controlli, del servizio d'igiene, del servizio sanitario, ecc.

Quindi la situazione reale è questa che di strade ne abbiamo due: quella del 1907 e l'altra suggerita oggi dall'onorevole Abignente che sembra preferita dal Governo.

Dico subito che tutte e due le strade sono logiche. Però debbo fare una osservazione: se oggi noi entriamo nel concetto fondamentale della delega delle facoltà tecniche, è elementare ed ovvio che questa delega debba essere completa, che cioè noi dobbiamo dare al Governo, con le facoltà tecniche, carta bianca, in modo da lasciarlo pienamente libero e responsabile delle deliberazioni tecniche che egli vorrà prendere.

L'onorevole Abignente è tanto del mio parere, che ha scritto questo periodo che vi prego di stare a sentire: « Laonde la legge che siffatte delegazioni d'attività tecniche contenga, deve bensì determinarsi ai fini giuridici ed economici che costituiscono i lineamenti sostanziali a cui vuolsi pervenire per ciascun istituto; ma non può invadere il campo tecnico, senza deformare o paralizzare le attività tecniche e confondere le responsabilità ».

Nulla di più logico. Ma, detto ciò, mi permetto di chiedere all'onorevole Abignente, e con tutto il rispetto e con tutta la deferenza speciale che ho per lui, come mai, dopo avere stabilito, con queste parole d'oro, che chi dà una delega d'attività tecnica non deve invadere il campo tecnico, come mai l'articolo primo della legge contiene invasioni così enormi nel campo tecnico? (*Approvazioni*).

Ed io devo spiegarmi, e devo dirgli come, in questo primo articolo, tutto il campo

tecnico, nelle sue linee fondamentali, sia completamente esaurito.

Chi dovesse oggi esprimere il suo parere sulla riforma amministrativa delle ferrovie, su questa grande questione tecnica, avrebbe da risolvere prima di tutto il problema fondamentale: quello a cui accennò ieri l'onorevole Maggiorino Ferraris. Il primo problema da risolvere, in Italia, è questo: l'amministrazione ferroviaria italiana deve essere del tipo a compartimenti oppure del tipo a servizi centrale? Tipo Adriatica o tipo Mediterranea? Questa è la questione pregiudiziale; e credo che sia prematuro di volerla risolvere oggi.

Certo, tra questi sistemi, Adriatica e Mediterranea, si può dire, in generale, che il sistema adriatico, a sezioni, sia il più adatto per reti piccole; ed il sistema mediterraneo, a direzioni, sia il più adatto per reti grandi. Ma per reti piccole s'intendono reti al di sotto di 10,000 o 11,000 chilometri, come in Francia, ed in Inghilterra, per reti grandi s'intendono reti al di sopra di 20, 25 o 30 mila chilometri. Così come in Austria, Germania, America.

La nostra rete, con 13,000 chilometri, è in quella zona che dirò neutra e nella quale non è detto quale sia il sistema più adatto. Quindi, per essa, non si può ancora dare il giudizio assolutamente definitivo circa il tipo d'amministrazione ferroviaria. E non si può darlo per un altro motivo: perchè nessun esperimento è stato fatto.

Voi sapete che, dal 1905 in poi, abbiamo avuto in Italia una vera miscela dei due tipi d'amministrazione: del tipo a compartimenti e di quello a sezioni; con questa differenza: che, sino al 1908, prevaleva il compartimento sul servizio centrale; dopo il 1908, ha prevalso il servizio centrale sul compartimento.

Ora io dico che una questione così grave, la prima questione tecnica, voi l'avete risolta nell'articolo primo.

La decisione l'avete presa. Ma questo non è che il principio dell'invasione: state a sentire tutto il resto.

Ammettiamo pure che questa sia la decisione buona; che abbiate scelto bene; che proprio questo sia il tipo che convenga all'Italia.

Ma allora si presenta il secondo problema tecnico fondamentale: da' momento che abbiamo scelto il tipo a compartimenti, quanti compartimenti facciamo noi? E qui voi sapete che i pareri fra i tecnici sono molto

divisi; chi dice due, chi dice tre, e chi dice quattro.

Due compartimenti: si dice, per questo motivo: l'Italia ha due traffici longitudinali; un grande traffico lungo il Mediterraneo, un'altro lungo l'Adriatico quindi — si dice — un compartimento da una parte e un compartimento dall'altra. Chi dice invece: spezzate la corrente Mediterranea, fatene due da una parte e una dall'altra; chi dice spezzate da una parte e dall'altra, fatene due da una parte e due dall'altra. Quindi anche in questa questione tecnica gravissima, ora io che cosa trovo? Voi la avete risolta coll'articolo 1^o, perchè in questo articolo voi dite: saranno tre; non saranno nè due, nè quattro, ma saranno tre.

Ma non basta, ammettiamo pur che questa sia la soluzione buona, la soluzione giusta. La terza questione tecnica fondamentale che si presenta, quando voi avete fatte le scelte precedenti, è questa: i tre compartimenti dove li mettiamo? quali sono i centri? quali sono le città? Io non faccio questione politica, ma soltanto questione tecnica e la questione tecnica è importantissima in questo disegno di legge.

Ora in Italia se si ha riguardo al Sud si può ritenere che Napoli sia la città più indicata, ma nel Nord d'Italia ci sono molti centri importanti, c'è Milano, Genova, Torino, Venezia, Bologna.

Ora io non discuto, ma dico che questa è una grande questione; ebbene anche questa questione tecnica fondamentale voi la avete risolta, perchè avete scelto Torino, Bologna e Napoli. Ed allora io dico: Questa delegazione che noi vogliamo dare è una delegazione completamente compromessa; mentre se noi entriamo nell'ordine di idee di dare una delegazione tecnica, dobbiamo fare quello che dice l'onorevole Abignente, cioè darla completa, e, dandola completa, dare al Governo maggiori facoltà di quelle che ci chiede non specificando nulla. Questa è allora la soluzione logica.

Se poi dalla legge passo alla relazione, allora trovo tutto fatto, assolutamente tutto, l'invasione è completa, c'è tutto, non ci manca che l'attacapanni per i funzionari. Nella relazione del Ministero è detto che si discentra in tre servizi; che questi tre servizi centrali avranno tre capi servizi discentrati, che non ci sarà un capo di compartimento ma che ci sarà, invece un direttore tecnico al centro; ed infine, senza che io insista su questo dettaglio, io credo che voi tutti converrete con me in quanto

afferma che nella relazione del Ministero ormai è previsto tutto. Certo mi si dirà che le relazioni non hanno valore legale, che la relazione non è legge, ma io credo che un certo valore debba anche averla, tanto più quando questa relazione in parecchi punti, nei suoi concetti, è stata ribadita dalla Giunta generale del bilancio così autorevole, e quando il Ministero nella risposta che ha dato alla Giunta generale del bilancio riaffermava tutti i suoi concetti.

Io non voglio assolutamente entrare in una discussione di dettaglio che mi porterebbe troppo lontano e poi non credo che alla Camera si possa entrare in questi dettagli. Certo di osservazioni ve ne sarebbero molte da fare, ma io mi limito a farne una sola. Voi lasciate il compartimento con un triumvirato alla testa, mentre ricordatevi bene che in tutti i compartimenti, prima di tutti quelli del Mediterraneo c'era un capo. La Mediterranea faceva sempre capo del compartimento il capo del movimento; s'innalzava il capo di movimento a capo di compartimento, ma lo si rimpiazzava con un altro capo movimento: qui invece voi lasciate il triumvirato e lasciate la direzione di esercizio acefala.

Io sono molto, ma molto dubbioso se questo sistema abbia in sé il germe del decentramento, perchè decentramento vuol dire facoltà fattive lontane dal centro e la fattività, la facoltà, la responsabilità, tutti lo sanno, tutti lo possono confermare, è tanto maggiore quando c'è uno solo a comandare; quando c'è un capo solo.

Quando molti comandano, evidentemente la responsabilità diminuisce, anzi sparisce.

In ogni modo, ripeto, io non voglio entrare in dettagli. La questione, secondo il mio modesto avviso, va messa in questi termini. La Camera ha due vie da seguire, o la via del 1907, dicendo al Governo: la questione ferroviaria, me la vedo io, farò una legge ferroviaria completa, e questa è secondo me la via da seguirsi. Oppure la via proposta oggi, ed allora io sostengo, e proporrò, che bisogna lasciare il campo libero al Governo e che sarebbe pericoloso di lasciare l'articolo primo com'è; che bisogna togliere due commi di questo articolo, aumentando le facoltà che il Governo ci chiede, affinché questa delegazione di attività tecniche sia completa.

Ma, onorevoli colleghi, siccome da queste mie parole nasce l'idea che si possa eventualmente, se il Governo l'accettasse,

proporre lo stralcio dell'articolo primo e rimandare la questione ferroviaria... (*Interruzioni — Commenti*).

Va bene, non so quale sia l'idea del Governo, così mi permetto di fare un'altra osservazione ed è questa; che, mentre questa legge porta un aumento di spesa di 21 milioni, la riforma che voi ci proponete, secondo le vostre stesse parole, non potrebbe dare che un milione e 800 mila lire. Nove milioni li ottenete da riforme nei servizi ferroviari, che non dipendono dalla riforma amministrativa; 600 mila lire le prendete dalla morte, dirò così, dell'ufficio stralcio, che deve morire di morte naturale; un milione e 500 mila lire li prendete dall'economia dei magazzini, e su questa economia ci sarebbe da parlare molto a lungo, perchè nei magazzini noi abbiamo 159 milioni di merci mentre in quella della Paris-Lyon-Méditerranée non ve ne sono che 49 milioni.

Non credo che, riordinando i magazzini, si possa fare economia. Ma ad ogni modo, questo è indipendente dalla riforma dell'amministrazione. La riforma amministrativa, secondo le vostre speranze, vi dà soltanto un milione e 800 mila lire.

Ma sono speranze, ed io non credo che sia lecito di fare assegnamento su questa economia. Si tratta di decentrare tre servizi importanti, si tratta di portarli in tre punti d'Italia. Ho fatto il calcolo che si tratta di spostare da 1,300 a 1,500 impiegati e quindi non credo che, per lo meno, subito, si potrà ottenere questa economia.

In ogni modo, concludo sopra a questa parte. Io, se la Camera non accetta lo stralcio del primo articolo che come dissi preferisco, credo che debba riformarlo in un altro senso, e ci vuol molto poco a riformarlo: basta togliere due commi, niente altro, riformando così l'articolo nel senso di lasciare ampia facoltà, di lasciare carta bianca al Governo che ha tutta la responsabilità, di fare esso, o insieme alla Commissione che vuol nominare, in un altro modo qualsiasi.

Ma non infirmiamo, fino da oggi, la soluzione definitiva di questo grande problema tecnico.

E passo ad un altro argomento. Onorevoli colleghi, nessuno di voi crederà certamente che questa riforma amministrativa basti concretarla sulla carta; nessuno di voi crederà che questo basti per aver risolto il problema ferroviario. Il problema ferroviario bisogna risolverlo, se si vuole realmente decentrare, facendo in modo, con

una sorveglianza continua, con degli organismi specialissimi, che sia proprio l'anima del funzionario, e dell'alto funzionario specialmente, che sia decentratrice, che entri in questo concetto informatore di una assoluta necessità di autonomia interna. E come lo spirito amministrativo deve diventare decentratore

Così lo spirito finanziario deve diventare, mi si conceda la parola, sincero. Perché, io l'ho già detto altra volta in questa Camera, e lo ripeto, intendo di adoperare la parola sincerità nel senso di sincerità industriale.

Io non credo che lo spirito finanziario delle ferrovie sia industrialmente sincero. Ieri l'onorevole Ferraris Maggiorino, (il quale ha fatto un bellissimo discorso, che ha avuto un grande successo, come tutti i discorsi che sono fatti da persone competenti, e col cuore in mano) l'onorevole Ferraris Maggiorino ha detto: io sono fautore dell'esercizio di Stato, ma, non ostante ciò, debbo convenire che i risultati finanziari non sono buoni, non sono soddisfacenti.

Ora io ricordo che nel mio ultimo, modesto discorso ferroviario alla Camera ho tentato di dimostrare come questi risultati finanziari siano tali che noi oggi abbiamo veduto completamente scomparso (colla votazione di questa legge Sacchi, con quest'aumento di 21 milioni) o quasi il reddito netto delle ferrovie.

Io non posso che confermare queste cifre. Ma queste cifre mi fanno ricordare che se c'è poca sincerità finanziaria, ciò dipende dal fatto che non c'è stata in principio, quando, al principio delle ferrovie dello Stato, si è voluto sostenere da taluni, con poche eccezioni che l'esercizio di Stato avrebbe mantenuto il reddito netto, cosa che era assolutamente impossibile. Neanche il padreterno (scusatemi la parola, onorevoli colleghi) se fosse stato a capo delle ferrovie dello Stato, avrebbe potuto impedire la scomparsa dell'utile netto.

Orbene leggete certi documenti ufficiali, leggete la prima relazione delle ferrovie e vi vedrete svolto questo concetto, che fu combattuto dall'onorevole Ferraris, combattuto dall'onorevole Abignente, combattuto, credo, dall'onorevole Tedesco, e lo vedrete svolto questo concetto: le ferrovie manterranno all'incirca lo stesso utile netto.

Quale fu il risultato?

Il risultato fu questo, che le ferrovie con questa promessa, mi si permetta di dirlo,

un po' imprudente, si sono trovate nella necessità di fare una politica finanziaria che attua questo scopo: migliorare più che si può il bilancio; cercare di far vedere dovunque degli utili; tanto peggio poi se questi utili si ottengono gravando un po' la mano sui conti patrimoniali.

Voi sapete, onorevoli colleghi quale è la posizione finanziaria delle ferrovie. Le ferrovie hanno da un lato il pozzo di San Patrizio dello Stato, pieno di milioni, nel quale possono legalmente attingere, non solo, ma, possiamo dirlo, con poco controllo (e sono centinaia di milioni). Dall'altro lato hanno il bilancio, che è difficilissimo, il bilancio che dà degli utili assai meschini, se si dovesse fare con grande sincerità industriale.

Quindi ciò che succede è umano, ciò che succede è naturale: si prende qualche spizzico di denaro da una parte e si cerca di migliorare le condizioni del bilancio dall'altra. Ed ecco ciò che io chiamo poca sincerità industriale.

E, per darne un esempio, mi sia concesso, onorevoli colleghi, di farvi poche osservazioni sulla questione dei carri.

Io mi sono ridotto, nello studio delle questioni ferroviarie, a questo punto, che quando non capisco più una soluzione tecnica, quando trovo qualcosa il cui motivo mi sfugge, io penso che, come nei drammi della vita si dice: *cherchez la femme*, così quando non si capiscono certe cose ferroviarie, bisogna dire: cercate lo sgravio del bilancio. (*Oh! oh! — Ilarità*).

Cercate, dico, lo sgravio del bilancio a carico del patrimonio.

Ora la questione dei carri si presenta in questo modo: si hanno 90 mila carri circa così distribuiti: il 14 per cento in riparazione non utilizzabili, il 5 per cento inutilizzabili, l'80 per cento utilizzabili; di questi ultimi si utilizza soltanto il 17 per cento che poi diventa il 14 per cento rispetto alla somma totale. L'utilizzazione dei carri dunque è molto poca e non è migliorata affatto dopo il 1905.

Infatti sono stati costruiti 23 mila carri nuovi di maggior portata; ma mentre il traffico è aumentato del 20 per cento, la potenzialità del parco (tenendo conto della maggiore portata dei carri) è aumentata del 30.%. Si ha quindi una minore utilizzazione e per combatterla (chiamate pure qualunque tecnico ferroviario) non vi sono che questi rimedi: riparare i carri più presto; farli circolare di più; avere maggiori binari di servizio.

L'estate scorsa, in seguito alla rottura di due linee ferroviarie, che da Rimini vanno l'una a Faenza e l'altra a Ferrara, si è prodotto un grave ingorgo ferroviario; ed allora si ebbero grandi lamenti e si decise di comperare altri dieci mila carri!

Quando appresi questa decisione, dissi fra me e me: sono cose che il Governo deve sempre dire, ma difficilmente le attuerà.

Ma venne la legge ed i carri furono ridotti ad 8 mila; venne la relazione della Giunta generale del bilancio ed i carri vennero ridotti a 4 mila!

È naturale quindi che io mi domandi come mai si sia entrati in quest'ordine di idee di comperare dei carri, quando è riconosciuto da tutti che il malanno principale della circolazione è la mancanza di binari di servizio? Ed è naturale che, immettendo sui binari esistenti altri 4 mila carri, si peggiorano le condizioni della circolazione.

A questo proposito voglio leggervi un parere tecnico molto competente sulla utilità dei carri quando non ci sono binari sufficienti; ed è un parere che è nientemeno della Direzione generale delle Ferrovie.

Se esaminate il documento parlamentare 5-A, ossia la relazione della Giunta generale del bilancio del 1909 sul disegno di legge ferroviario dell'onorevole Bertolini, troverete a pagina 79 una risposta della Direzione generale delle ferrovie nella quale si svolge il concetto che è inutile comprare dei carri quando non ci sono i binari sufficienti.

Ecco le sue precise parole:

« Sulle reti esercitate dallo Stato si avevano nel 1899 metri lineari 62 di binario di servizio per ogni carro, mentre nel 1903 erano ridotti a soli metri 55 con una diminuzione di metri lineari 7, la quale si accrescerà ancora in forte misura, quando siano allestiti i nuovi attualmente in costruzione e che potranno essere acquistati con nuovi fondi che vengono ora stanziati.

« In questa condizione anche i nuovi rotabili non potranno essere, come già si osservava, di grande utilità e restano assai scarse ed imperfette le utilizzazioni di tutto il materiale rotabile ».

Come vedete, questa risposta contiene un altro lato importantissimo; e cioè, che se un carro deve fare un buon servizio, ci vogliono all'incirca cinquanta metri di binario di servizio per ogni carro.

Quindi abbiamo queste cifre: cinquanta metri di binario di servizio, che sarebbero

necessari; venticinque metri, che attualmente esistono secondo quanto dice la Direzione delle ferrovie; perchè, se guardate la risposta alla Giunta, voi vedete che è detto: noi abbiamo soltanto venticinque metri di binario. Poi viene il calcolo, che fa la Direzione delle ferrovie per la spesa dei binari, occorrenti a 4000 carri, per i quali computa soltanto i binari di ricovero, cioè dieci metri per carro, mentre ne occorrerebbero cinquanta per il servizio, e ve ne sono venticinque. Se fate i conti, venite a questi risultati: con la risposta del 1909 per i soli binari, necessari a 4000 carri, ci vogliono 30 milioni; con la risposta del 1910 per i binari, necessari a 4000 carri, ci vogliono 4 milioni.

Ora, onorevoli colleghi, io ho citato questa questione dei carri, non perchè sia grossa, o perchè io mi opponga al loro acquisto; infatti voterò la spesa per l'acquisto dei carri, ma perchè è un sintomo, che dimostra quali sono i concetti finanziari, che si seguono da questa benedetta Amministrazione ferroviaria, dal momento che si è posta nella triste necessità di dover fare buona figura contro l'impossibilità, dal momento che si è detto che avrebbe versato al tesoro ciò che non poteva versare.

Sapete che cosa ne è nato? Che, quando io non capivo più niente, ho detto: cercate lo sgravio del bilancio. Se voi pensate così spiegate tutto. E sapete perchè? La legge di sgravio dell'onorevole Bertolini del 1909 ha fatto una cosa molto giusta.

Voi sapete che le nostre ferrovie prendevano a nolo i carri, il cui affitto pagavano facendo debiti, vale a dire mettendo l'affitto in aumento patrimoniale. L'onorevole Bertolini, e gliene va data lode, disse: Niente affatto! Il noleggio dei carri pagatelo voi e fatelo gravare sull'esercizio. Cosa è accaduto? Che da oggi in poi l'esercizio delle ferrovie deve pagare col bilancio il noleggio. Guardate come si gira la posizione. Si comperano 4000 carri e si attingono 30 milioni al pozzo di San Patrizio. Un carro a nolo costa da 650 a 700 lire l'anno; un carro, pagato coi denari, attinti al pozzo di San Patrizio, costa circa 250 lire all'anno, quindi si risparmiano per ogni carro 400 lire all'anno. (Interruzioni). L'onorevole Celesia diceva in questo momento: ma è un buon affare! Onorevole Celesia, vuol dire che io mi sono male spiegato. Non bisogna comperare nuovi carri, ma bisogna far circolare quelli che si hanno, in modo da non aver bisogno di noleggiarne; e la cosa è possibile quando

dei carri si faccia una appena discreta utilizzazione. Ad ogni modo è certo che la disposizione dell'onorevole Bertolini serviva di stimolo, dirò così, a far bene, cioè di stimolo a far in modo di aver bisogno di pochi carri a nolo, perchè il loro noleggio era molto caro.

Che cosa si fa con questa disposizione? Si fa uscire dalla finestra ciò che l'onorevole Bertolini aveva fatto entrare per la porta. L'onorevole Wollemborg, che è un finanziere molto acuto, ha capito subito la cosa ed ha proposto un emendamento, col quale si fa rientrare per la porta questo aggravio del bilancio. Vedremo se questo emendamento sarà accolto, oppure se lo si farà riuscire ancora dalla finestra.

Ad ogni modo ho voluto citare questa questione dei carri, e, lo ripeto, ho voluto citarla non perchè sia una questione di grande importanza (in fondo l'acquisto di 4,000 carri non è di grande importanza) ma perchè ho questo convincimento: che la nostra politica finanziaria ferroviaria sia troppo spesso ispirata a questi concetti di opportunità invece di badare soltanto alle necessità tecniche dei servizi.

Ed io vi domando, onorevoli colleghi (*il deputato Turati sta per uscire dall'aula*), e pregherei l'onorevole Turati a trattenersi un momento perchè debbo dire cose che lo riguardano: non vi pare, onorevoli colleghi, che sarebbe bene d'essere un po' più franchi anche in tutte queste questioni finanziarie, e di instaurare nel nostro bilancio dei procedimenti veramente sinceri? E, per non essere frainteso, credo che dobbiamo essere anche fra di noi molto franchi, quindi vorrei dire una parola all'onorevole Nofri ed all'onorevole Turati.

Si è da qualcuno che ha avuto la cortesia di leggere alcuni miei modestissimi studi ferroviari, si è detto e si è stampato: ma che cosa vuole l'onorevole Ancona, ma perchè si lagna in questo modo? Perchè mette tanto in evidenza che i risultati finanziari sono cattivi, che l'utile netto è scomparso e che noi andiamo incontro ad un *deficit* ferroviario? Ma le ferrovie dello Stato, compiono, prima di tutto, un servizio pubblico (questo ha stampato il nostro illustre collega Turati) non sono un'industria, sono un servizio pubblico, noi dobbiamo badare all'utile indiretto che danno, non all'utile diretto. E l'onorevole Nofri, quando ha parlato l'altro giorno sulla questione del caro viveri, diceva: non guardate se le ferrovie rendono un poco di più o un

poco di meno; lasciamo stare! Vediamo l'utile indiretto che recano al paese. Questo è un grande servizio pubblico, e noi dobbiamo lodare questo servizio di Stato che ha saputo far fronte ad un aumento enorme del traffico.

Ora io dico all'onorevole Nofri ed all'onorevole Turati, che se noi ragioniamo in questo modo, noi non c'intenderemo: perchè loro ragionano sul fine ed io studio il mezzo.

Noi facciamo una specie di confusione tra fine e mezzo. Io ammetto coll'onorevole Nofri e coll'onorevole Turati, che le ferrovie dello Stato hanno dei fini completamente diversi da quelli delle ferrovie private. Il fine unico delle società private è il *coupon*, il dividendo all'azionista, invece quello delle ferrovie dello Stato è l'utile del Paese. Siamo perfettamente d'accordo. Ma quando andiamo al mezzo, evidentemente il mezzo è sempre la risoluzione di un problema tecnico: si tratta sempre di far correre delle ruote su delle rotaie, e per questo diciamo che i risultati finanziari non sono buoni, con questo solo scopo: di ottenere che il mezzo sia svolto colla maggiore economia possibile. (*Cenni di approvazione del deputato Nofri*).

Vedo che l'onorevole Nofri dice: Avete ragione. E, onorevole Nofri, quando ho pubblicato un piccolissimo conto nel quale ho dimostrato che, con la somma che si è spesa per le navi ferroviarie si poteva far viaggiare gratis tutti, ella deve convenire che si tratta di uno studio sul mezzo, e che, fino a che noi facciamo di queste osservazioni noi siamo in perfetta consonanza di intenti con voi.

TURATI. Siamo d'accordo.

ANCONA. Siamo d'accordo, onorevole Turati, e sono ben contento di sentire che anche ella è d'accordo con me. Ma io debbo dire anche un'altra cosa. Onorevoli colleghi, se noi non ci mettiamo nel mezzo ferroviario, nella risoluzione di questo problema tecnico ferroviario, nella più grande economia, non so dove andremo a finire con i risultati globali dell'esercizio.

Io ho fatto un piccolissimo conto del bilancio ferroviario tra cinque anni, e cioè a dire del bilancio ferroviario alla fine del primo decennio.

Questo conto non è molto difficile, e non è molto difficile perchè sappiamo l'andamento delle entrate e l'andamento delle spese; si sa come aumentano i traffici. L'onorevole Nofri lo sa come me: io ho

messo circa venti milioni di aumento di introiti ogni anno. È una cifra, mi pare, giusta. Sisa ormai come aumentano le spese; quindi, facendo questo conto, tenendo conto altresì del nuovo aggravio della legge Sacchi, io sarei arrivato a questo risultato, che noi oggi, mentre parliamo, non possiamo più fare alcun assegnamento sull'utile netto dei cinque miliardi. Va benissimo. Dimentichiamolo. Ed allora abbiamo questo stato di cose; che le ferrovie, anche nella migliore ipotesi, non potranno pagare interessi e ammortamenti dei milioni dati dopo il 1905, e, alla fine del primo decennio, noi avremo almeno, nella migliore delle ipotesi, ripeto, un *deficit* da 5 a 10 milioni.

L'onorevole Nofri scuote il capo. Ora, io debbo osservare che, precisamente nell'ultimo numero della *Nuova Antologia* è comparso un lavoro il quale io non voglio magnificare in questo momento, ma certo si deve alla penna di una persona molto competente. In quel lavoro sono cifre molto ponderate. È l'ingegner Benedetti, che ha fatto all'incirca lo stesso conto che ho fatto io; ma sapete a quale risultato è venuto? È venuto a questo risultato: che fra cinque anni il *deficit* ferroviario sarà non dai 5 ai 10 milioni come dissi io, ma bensì dai 25 ai 30 milioni.

E sapete perchè? Perchè fra noi e la direzione generale delle ferrovie c'è una grande differenza.

Noi abbiamo dato alle ferrovie per il primo decennio mille e seicento milioni; ma le ferrovie non sono contente. Dicono che questo non basta, e che esse hanno diritto a 2200 milioni. Questa diversità di 600 milioni circa, della quale io non ho tenuto conto, e della quale invece ha tenuto conto l'ingegnere Benedetti nel suo studio finanziario, fa sì che si arriva a questa diversità di risultati nell'apprezzamento del bilancio fra cinque anni, ossia del bilancio dopo il primo decennio.

Onorevoli colleghi, io raccolgo le vele e concludo, e la mia conclusione è questa:

Noi dobbiamo decidere. O noi seguiamo la strada del 1907 ed io la preferisco, o diamo una delega di attività tecnica; e allora, come ho spiegato, deve essere completa. In ogni modo, onorevoli colleghi, le cifre che io vi ho indicato dimostrano una cosa: che il problema è veramente gravissimo. Si tratta di un grande problema, ed io, mi sia concesso, onorevoli colleghi, io vorrei lanciare alla fine del mio discorso un'idea: dare un consiglio molto modesto

all'onorevole Sacchi, un consiglio che non ha niente di strano, che non ha niente di straordinario, ed io prego l'onorevole Sacchi, soltanto di prenderlo in considerazione di non scartarlo a priori, di esaminarlo. E dico questo: onorevole Sacchi, chiamate un grande industriale moderno e dategli in mano le ferrovie per cinque anni.

Dargli in mano le ferrovie significa metterlo alla testa del Consiglio di amministrazione, con grandi poteri; e forse (chi lo sa? ci penserete voi) con un Consiglio di amministrazione molto diverso dall'attuale. Ho detto un grande industriale moderno, onorevole Sacchi, e non ho specificato in alcun modo; perchè io sono convinto che questo problema si debba risolvere coi concetti di modernità che può portare un grande industriale in questa azienda, qualunque sia la sua origine, da qualunque parte egli venga.

Non c'è nessun bisogno che sia un tecnico, non c'è nessun bisogno che sia un ingegnere; e questa dichiarazione in bocca mia non sarà sospetta, dal momento che io sono un tecnico, che sono anche un fabbricante di tecnici ferroviari nella mia qualità di professore di un Politecnico, i cui allievi in buona parte divennero ingegneri ferroviari.

Ma non è questo che ci vuole alla testa; io credo che ci voglia essenzialmente un amministratore e un finanziere, per cui questo grande industriale non è necessario che s'intenda affatto di ingegneria ferroviaria e poco male se non conosce le locomotive; prendetelo non importa da dove, dalla seta, dal cotone, dalla lana, dalla gomma elastica, (*Ilarità*) ciò non conta, basta che abbia l'anima di industriale moderno ed imprima in questa azienda industriale, quel che le manca, non il tecnicismo ferroviario che c'è già, ma l'anima industriale, la libertà moderna e lo scentramento che manca.

Questo voi, onorevole Sacchi, dovrete prendere in considerazione; ve lo dò come un consiglio modestissimo. Perchè, o colleghi, noi siamo come in un circolo vizioso: lo Stato avoca a sé la grande industria e vuole che essa si pieghi alle sue abitudini e alle sue leggi; ma l'industria è quel che è, e non si piega alle nostre leggi ad esempio a quella di contabilità generale dello Stato, che sono state fatte quando non si sognava neanche che lo Stato potesse assumere le ferrovie. Voi dovete cambiare queste leggi, cambiare tutti gli ordini burocratici; e questo potrà farvelo soltanto un'anima industriale moderna.

E ho finito, onorevoli colleghi, credo di essere stato essenzialmente oggettivo e tecnico nel mio discorso; ho detto quali, a mio modo di vedere, sono le condizioni reali di quest'azienda ferroviaria e quali possono essere le vie per risolvere questo problema.

Vi auguro, onorevole Sacchi, che voi possiate condurla in porto per il maggior decoro del nostro paese, per la maggior fortuna della nostra santa patria. (*Vive approvazioni. — Molti deputati si recano a congratularsi con l'oratore.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nofri.

NOFRI. Onorevoli colleghi, l'onorevole Ancona affermava nel principio del suo discorso che le ferrovie, come vennero assunte dallo Stato, erano in tale condizioni che non era possibile presupporre e tanto meno fissare con precisione nessuna somma di avanzi netti da pagarsi al tesoro, e aggiungeva anche che nemmeno il Padre Eterno sarebbe stato capace di assolvere il compito che invece il Tesoro volle affidare alle ferrovie preventivando una somma corrispondente a quella che si era ottenuta col sistema delle Convenzioni alle compagnie private.

Orbene egli invece ha terminato dopo ciò il suo discorso coll'affermare: affidate le ferrovie a un grande industriale come presidente del Consiglio d'amministrazione e vedrete che si otterranno quei risultati che ancora non si è riusciti ad avere.

Quindi il Padre Eterno no, il grande industriale sì.

Finora io non sapevo che ci fosse qualcuno superiore al Padre Eterno; l'onorevole Ancona oggi me lo ha insegnato!

ANCONA. Non vi sono Padre Eterni.

NOFRI. Ora questo sta semplicemente a dimostrare come anche l'onorevole Ancona, nella questione, diremo così, finanziaria, che egli vede prevalentemente in materia di ferrovie, abbia un po' il pregiudizio che troppi hanno in questa Camera, che le ferrovie cioè dovessero e debbano rimanere quello che si volle che fossero quando si approvarono le famose convenzioni ferroviarie del 1885.

Io allora non ero in questa Camera, ma ho letto a suo tempo le discussioni e ricordo che il pensiero dominante di coloro che vollero quelle convenzioni, pensiero che esulava da qualsiasi concetto teorico di esercizio privato o di esercizio di Stato, era che il bilancio italiano doveva essere tranquillo di fronte al problema fer-

roviario e che si appaltavano perciò le ferrovie come un qualsiasi lavoro, per aver un reddito fisso annuale, su cui il Tesoro potesse contare.

Con questo pregiudizio si sono fatte le convenzioni; ma, come era facile supporre, tutti i calcoli presuntivi che si erano creati e tradotti in legge, in fatto di bisogni ferroviari, furono completamente sconvolti dalla realtà.

La vita dei traffici si mostrò specialmente nella sua fase di progresso, molto diversa da quella che Genala e Depretis avevano immaginato nell'85; ne conseguì quindi che i bisogni crescenti battevano alle porte del tesoro, che rispondeva *non possumus* e solo quando arrivò a fare qualche strappo si accontentò di qualche debito ferroviario. Più in là non volle andare, e allora avvenne che in venti anni si accumulò tale una quantità di bisogni e si stabilì una così enorme valanga di deficienze che, allo scadere delle convenzioni, non solo non si trovò più una compagnia privata che facesse condizioni che non fossero strozzinesche, ma lo Stato fu costretto ad assumere l'esercizio ferroviario non tanto per convinzione propria quanto per ineluttabile necessità di cose.

E l'assunzione rivelò subito queste deficienze in una somma, che ormai tutti d'accordo abbiamo valutato di mezzo miliardo, deficienze alle quali si è provveduto in questi primi cinque anni di esercizio di Stato e che hanno portato nel bilancio ferroviario quei 25 o 27 milioni di spesa di esercizio in più che si dimenticano affatto quando si calcola il versamento che le ferrovie dovrebbero fare al tesoro.

Ora, onorevole Ancona, qui la questione esorbita completamente, nelle sue linee fondamentali e principali, da ciò che è difetto organico dei nostri ordinamenti, e da ciò che sono tutte le deficienze amministrative, tutti gli ingranaggi ed i conseguenti sperperi dei quali io per il primo mi sono fatto eco due anni or sono.

Ma intanto se la causa del disagio finanziario delle ferrovie e del disagio amministrativo, peggiore del finanziario, che noi lamentiamo, risiede, come ho accennato, nel passato, ed è ora di non più indugiarsi, è evidente che occorre esaminarla per vedere di eliminarla.

L'onorevole Sacchi, presentando questo disegno di legge ha esaminato quella causa ed ha provveduto, o almeno ha tentato di provvedere per eliminarla? A me sembra di no, perchè se il tentativo, dato e non con-

cesso che vi sia, non riesce allo scopo, è come non fosse stato compiuto.

L'onorevole Sacchi infatti, tanto nella questione dell'ordinamento, che è per me la principale, perchè involge in gran parte anche l'elevamento materiale e morale del personale, quanto in quella del miglioramento di quest'ultimo, non ha fatto che continuare la tradizione del passato, vale a dire: ricorrere agli espedienti.

Ecco perchè la Camera oggi, appunto, per causa di questo passato abbarbicato ancora a questo problema, come il paese, cominciano quasi a stancarsi ed anche un pochino ad indignarsi delle così dette agitazioni ferroviarie. La Camera ed il paese, a cui sfugge l'esame delle piccole particolarità di quanto si è svolto nelle nostre ferrovie, specialmente in rapporto al proprio personale, ricordano! Nel 1902 noi abbiamo incominciato a provvedere a questo personale e alle deficienze successive. Nel 1906, quando ci fu il passaggio allo Stato, abbiamo ancora provveduto e poi nel 1908, con la legge integratrice, abbiamo continuato a provvedere.

Ora siamo chiamati, a distanza di tre anni, a provvedere ancora, e quello che è più, in misura maggiore di quello che non si sia fatto per il passato.

Dunque, che cosa c'è qui? si domanda nel Paese e nella Camera. Questi milioni che diamo per miglioramenti e per questi ordinamenti che modifichiamo, dove e come si consumano o scompaiono?

Si consumano dico io e scompaiono nel non voler far nulla di completo e di organico per gli ordinamenti e tanto meno per i miglioramenti del personale.

Vediamo gli ordinamenti. Essi sono stati con la legge del 1905 e successivamente con quella del 1906, concretati nel così detto sistema compartimentale.

A tale proposito io potrei chiamarmi uno dei primi colpevoli di questo sistema, in quanto che allora presentai, alla Camera, in sede di preparazione più che di discussione di progetti di legge per l'assunzione delle ferrovie da parte dello Stato, un apposito disegno di legge in proposito che successivamente nel 1905 quando io dalla Camera fui escluso colle elezioni del 1904 fu inserito nella relazione Lacava-Pantano al primo progetto di legge Tedesco in materia.

Bene! In quel disegno di legge io proponevo appunto un articolo che riguardava i compartimenti:

« Le strade ferrate sono rette da una di-

rezione generale comprendente tutti i vari servizi con giurisdizione su tutta la rete ».

E questa è la concezione unitaria dei servizi che è rimasta.

« La rete sarà divisa in cinque compartimenti, ecc. ». È qui dove dobbiamo fermarci e dove sta l'origine o meglio la causa della *débaclé* dell'attuale divisione compartimentale. « I compartimenti creeranno a loro volta suddivisioni speciali per ciò che riguarda le linee secondarie.

« Ciascuna di esse, compresa in varie linee, costituiranno a seconda dei bisogni, della opportunità, delle circostanze utili o necessarie, dei gruppi autonomi, con servizio economico, in base al loro traffico limitato ».

Era in conclusione il compartimento creato non tanto perchè suddividesse il grande traffico e lo rendesse autonomo, cosa secondo me erronea ed impossibile, ma bensì perchè il compartimento creasse nella sua cerchia il servizio autonomo delle linee secondarie, applicasse ad esso l'esercizio economico e quindi lo sviluppasse meglio di quello che non si è potuto fare fin qui e soprattutto lo rendesse redditizie, il che oggi non è.

Si veniva pertanto a portare in Italia una delle poche cose, che secondo me, si sarebbe dovuto imitare davvero e sul serio dalla Francia, e che essa fece nella piccola rete di Stato che aveva allora.

In Italia invece si crearono bensì i compartimenti, ma se ne crearono, non più cinque ma dieci e non ebbero affatto la funzione di provvedere all'esercizio delle linee secondarie, ma di dividersi, in tante parti quanti erano i compartimenti, tutto l'esercizio e il conseguente servizio di tutte le linee in egual modo comprese in ciascuna circoscrizione compartimentale. E quello che è peggio non si diede al compartimento la necessaria autonomia e libertà; perchè l'esperimento riuscisse proficuo.

I servizi centrali poi, poco alla volta, assorbitono anche quella poca autonomia accordata ai compartimenti; e così si aggravò il male accentrando in essi servizi-quasi tutte le principali attribuzioni che i compartimenti avrebbero dovuto avere.

Tutto ciò portò poi alla necessità di iniziare quella, diremo così, suddivisione del lavoro che avrebbe dovuto farsi per le linee secondarie ed il riconoscimento dell'incapacità del compartimento allo scopo per il quale era stato creato.

Si constatò che il compartimento non solo veniva a suddividere il grande traffico e i relativi servizi in tanti pezzi, ma, quello che è peggio, che dava origine a controversie nella funzione attiva e fattiva del servizio. Allora si disse: facciamo in modo che l'unità di indirizzo venga accentrata, lasciando nello stesso tempo l'autonomia, non più al compartimento in sé e per sé, ma al servizio di piccoli e singoli gruppi.

Ed ecco il sistema sezionale, vale a dire il vero sistema decentratore; istituito o meglio incastrato in quello accentratore e con la permanenza di quest'ultimo; il che potrebbe dirsi unione di due cose in contraddizione e che si chiamò il sistema accentratore decentratore. Vedete che razza di concetto, dirò, anarchico aveva animato coloro che vollero unire queste due cose così contraddicentisi! La ragione però fu e risiedè nel fatto che in quel momento, c'era stato un uomo che, per un breve periodo di tempo, aveva assunto la vicedirezione generale e che veniva dall'Adriatica, ed aveva portato nelle nostre ferrovie il concetto decentratore, col sistema sezionale che vigeva appunto benissimo in quella rete sovrapponendolo però o meglio sottoponendolo a quello esistente.

Conseguentemente si venne a questo risultato, che i servizi seguirono ad accentrare via via, man mano che i compartimenti abbandonavano una parte delle loro funzioni alle sezioni. Le Direzioni compartimentali prese in sé andavano così via via scomparendo colla cessazione delle funzioni effettive dei propri direttori e con la sostituzione a questi dei capi divisioni, venendosi in tal modo ad avere tre ingranaggi, attraverso i quali tutto passava, incominciando dalla sezione, la quale, malgrado la libertà ad essa lasciata dal compartimento, doveva, per ragione dell'accentramento del servizio, chiedere a questo tutto ciò di cui aveva bisogno per funzionare e chiederlo attraverso alla Direzione compartimentale o meglio, alla divisione dipendente.

Così ora si complicò ancora oggi tutto il servizio del movimento e traffico, tanto che a poco alla volta si è venuto nella convinzione che si dovessero sopprimere i compartimenti; ed io qui a tale proposito avevo proposto alla Camera nel mio discorso del luglio 1909 una semplice modificazione all'ordinamento del movimento e traffico che, se fosse stata adottata fino da allora, oggi forse l'ordinamento stesso sarebbe andato, diremo così, costruendosi ed adat-

tandosi di per sé. La modificazione era questa: dal momento che, sia perchè non si è voluto dare quello che si doveva, sia per ragione della natura stessa del nostro paese e delle correnti del traffico e del sistema della suddivisione delle nostre ferrovie, si è riconosciuto che i compartimenti non hanno fatto buona prova, non ne parliamo più, rinunciamo ognuno alle proprie convinzioni e celebriamone il funerale.

Ma siccome il concetto decentratore dei compartimenti rimane ed è quello che deve conservarsi ed intensificarsi, così abolendo i compartimenti ed insieme quindi le divisioni che ne dipendono, si trasferiscano le funzioni di queste divisioni alle sezioni che si sono già istituite, e così queste funzioneranno come se fossero tante divisioni dipendenti direttamente dal servizio centrale corrispondente.

Sembrava che tale proposta così semplice e facile ad attuarsi fosse la più logica e la più naturale. Ma mi si rispose allora dal ministro onorevole Bertolini che c'erano difficoltà diverse: che in primo luogo non si era ancora finito di sperimentare il compartimento nè il servizio sezionale; in secondo luogo che il servizio centrale avrebbe dovuto caricarsi (si dice anche adesso) di una troppo grave somma di lavoro dovendo prendersi alla diretta dipendenza tutte le sezioni.

Aggiunse anche l'onorevole Bertolini che si sarebbero trovate delle difficoltà nel modo di intendere e nel fatto di coordinare nei particolari il servizio fra le varie sezioni fra le quali perciò potevano avvenire conflitti.

Io allora non ebbi la possibilità di rispondere e dico adesso, e mi pare che ci se ne vada persuadendo: per la prima difficoltà, che l'esperienza non era necessario farla, e anzi non si doveva farla in quel modo perchè quando si vuole sperimentare un sistema nuovo non lo si intralcia con la permanenza del sistema vecchio.

Che la seconda obiezione circa la grave difficoltà da parte dei servizi centrali di abbracciare e dirigere tutto il campo sezionale non reggeva, in quanto si proponeva appunto che alle sezioni si dessero le attribuzioni delle divisioni e quindi il servizio centrale rimaneva con le attribuzioni che aveva prima quando doveva corrispondere direttamente con le direzioni compartimentali.

Che quanto alla terza difficoltà delle contraddizioni che potevano avvenire tra le sezio-

ni, era presto eliminata, in quanto le sezioni dipendenti direttamente dal servizio centrale ed aventi una più vera autonomia potevano subito essere messe d'accordo dall'autorità del servizio centrale medesimo.

Ma non si volle far nulla e si avvisò ad un nuovo ordinamento come quello che ci viene dinanzi oggi, il quale dice: voglio finalmente decentrare sul serio.

E nella relazione dell'onorevole Abignente trovo con strana, diremo così, dimenticanza del passato, l'affermazione che in principio non era stato possibile avere un ordinamento decentratore, ma era per necessità di cose stato creato quello accentratore.

Ma i compartimenti perchè furono creati? Appunto per il decentramento.

Quindi non è esatto che da principio si sia dovuto creare il sistema accentratore. Invece si è voluto creare il sistema decentratore, ma non si è saputo applicare.

Ora vogliamo decentrare sul serio!

E che cosa si fa o meglio che cosa si deve fare per decentrare? Si dovrebbe, per chi ragiona col semplice buon senso, portare dal centro alla periferia e, nei maggiori punti possibili della medesima, la funzione del servizio.

Quindi si dovrebbe dai servizi centrali portare alla periferia, e a tutti i punti più numerosi della medesima che sono poi le sezioni, il servizio stesso. Invece no.

Al centro si lascia una certa autorità, diremo così alta, di quasi sorveglianza di affari generali, con la istituzione o meglio la sostituzione per ognuno dei grandi servizi del movimento e traffico, trazione materiale e mantenimento, di tre direttori tecnici al posto degli attuali Capi servizio.

Osservo subito che non si cambia niente: sarà questione di persona probabilmente; ma i capi servizi diventeranno direttori tecnici. E poi da questi grandi servizi, che hanno complessivamente duemila impiegati, i funzionari si traslocano dalle relative residenze attuali di Roma, Bologna e Firenze, e si concentrano a Torino, Bologna, Napoli e Palermo, suddividendoli da tre servizi centrali in quattro direzioni di esercizio.

Quindi si dice: se io ho tre centri in tre città sotto il nome di tre servizi e li suddivido in quattro città sotto il nome di direzioni di esercizio, io ho decentrato. Io invece dico semplicemente che voi avete disordinato e nient'altro. E dico disordinato, in quanto che voi portate, in questi nuovi centri d'attività ferroviaria, le stesse persone presso a poco e probabilmente, anzi

certamente, le stesse funzioni; con questa differenza, che, mentre oggi sono in una città, domani saranno in un'altra, e mentre oggi si dividono in tre servizi distinti con competenze proprie e con la vera e propria suddivisione del lavoro, domani avremo le direzioni di esercizio, delle quali ciascuna avrà una particella di questi tre servizi; e quindi i tre servizi già espliciti divisione di lavoro e competenze rispettive, verranno smembrati e suddivisi in quattro città, in quattro direzioni compartimentali.

Qui io non vedo proprio questo decentramento: perchè io lo avrei capito quando si fosse soppresso o mantenuto appena, come si dice nella relazione al progetto, sotto la direzione di un direttore tecnico e per ciascuno dei servizi centrali un certo nucleo di funzionari per l'alta dirigenza e tutto il resto dei servizi fosse stato suddiviso in una certa quantità di piccoli aggrupamenti, corrispondenti ad altrettanti nuclei di linee ognuno dei quali avesse una funzione specifica autonoma.

Ciò anzi risolverebbe (e ritorno al mio concetto principale di due anni fa) anche la quistione delle linee secondarie che si possono esercitare ad esercizio economico, si potrebbe ancora andare più in là, affidarle cioè a Consorzi comunali e provinciali, e liberarne lo Stato, liberandone in primo luogo l'esercizio ferroviario che deve in gran parte la sua passività a tutte queste linee; le quali sono passive non solo perchè in gran parte non hanno e non possono avere il traffico delle grandi linee, ma perchè sono esercitate col sistema delle grandi linee. Il che è un assurdo.

Perchè l'esercizio delle linee secondarie, come si fa adesso equivale, nella sua totalità di funzioni, ed anche nelle particolarità, a quello delle grandi linee e porta a questa conseguenza: che fa salire le spese ad un alto coefficiente, mentre non dà alcun mezzo maggiore per sviluppare il traffico; perchè le tariffe sono troppo alte per possibilità dello sviluppo del traffico su quelle linee e quindi che oggi si fa ancora come si faceva mezzo secolo fa. E si vedono paesi che sono allacciati da ferrovie, servirsi di carri, e non della ferrovia, perchè costano di più.

Comunque per ritornare all'ordinamento propositoci, credo, ripeto, che col medesimo si venga a disordinare quanto oggi si viene a poco a poco ordinando col sistema sezionele, con la scomparsa, quasi direi, automatica delle direzioni compartimentali e delle dipendenti divisioni.

Ma, evidentemente, qui si è obbedito un po' (me lo perdoni il ministro) anche ad esigenze regionali.

Secondo me, nella (diremo così) mutazione che il nuovo ordinamento doveva produrre nelle sedi dei vari servizi ferroviari, s'è badato a non iscontentare quelle città che già hanno quelle sedi e ad accontentare altre città che le desiderano. S'è cercato di sostituire ad una massa d'impiegati che si vogliono fare andar via da una sede, un'altra massa d'impiegati levandoli da un'altra sede, e là portando un'altra massa ancora d'impiegati. S'è cercato di fare, in sostanza, una specie di *chassez-croisez*, come si fa nelle quadriglie; colla differenza che, nelle quadriglie, questo non costa niente, e nel caso nostro costa parecchi milioni.

Eppure si poteva non dico obbedire alle esigenze regionali, ma almeno non iscontentarle: giacchè esse lo comprendo hanno un po' non dico il diritto, ma il bisogno d'essere per lo meno tutelate e lo sono infatti e lo possono essere ancora anche per quello che credo di avere accennato e che vengo rapidamente sviluppando.

Voi avevate già il fatto compiuto, come dicevo, della lenta scomparsa delle direzioni compartimentali; e non dovevate fare altro che continuare lo svolgersi di quel fatto senza rivoluzionare niente.

Perchè, in sei anni, si è rivoluzionato abbastanza, cominciando dai ministri, dei quali sei sono già passati davanti al direttore generale, per finire agli ordinamenti che sono stati cambiati tre volte.

Senza nulla turbare, dovevate semplicemente dire a voi stessi: questo è il fatto compiuto; seguiamolo nelle sue conseguenze; le divisioni non hanno più ragion d'essere; rimaste senza capi e senza funzioni unitarie direttive, scompaiono, e le funzioni che avevano, passino alle sezioni; dove queste non ci sono, si creino.

Dovevate, in poche parole, far quello che, seguendo la forza naturale delle cose, si è già fatto ad Ancona. Là abbiamo una sezione che non è uguale a quelle che abbiamo in tutto il resto della rete: cioè, con funzioni ristrette ad alcune linee e con la dipendenza dal capo divisione; ma bensì è una sezione che ha le stesse linee che aveva la Divisione con tutte quante le funzioni che aveva la Divisione medesima.

Ora io ho domandato al Direttore generale se quella sezione andava bene; mi rispose di sì. Ebbene quello che si fa ad Ancona, lo si faccia in tutte le altre sezioni,

e, dove non ci sono, si creino e si sopprima gradatamente in tal modo, ripeto senza nulla disturbare, tutto quanto riguarda il funzionamento delle dieci Direzioni compartimentali e delle trenta Divisioni dipendenti.

Ma le città e regioni sedi di tali Direzioni e Divisioni? Potranno gridare tutte, ma si troveranno tutte d'accordo nell'essere tutte scontente e si adatteranno trattate come saranno allo stesso modo. Del resto in tutte le città dove ci erano le Direzioni, appunto perchè si tratta di centri ferroviari principali, rimarrebbero le due o tre sezioni a seconda dell'importanza e l'aggruppamento delle linee che si vogliono sottoporre alla giurisdizione di queste sezioni. Così noi avremo risolto la prima parte e la più importante del problema funzionale dell'esercizio.

Rimangono dopo i tre famosi grandi servizi accentratori attuali del movimento e traffico, trazione materiale e mantenimento nonchè gli altri cinque servizi (una volta erano sei, oggi la ragioneria va unendosi al controllo), i quali ultimi si trovano tutti accentratori alla direzione generale.

Una volta create le sezioni, voi non avete a fare altro che dare a queste maggiore libertà, maggiore autonomia di quelle che non abbia avute fin qui la stessa divisione, ed avrete cessato l'inconveniente accentratore dei tre grandi servizi classici citati. Cito per esempio il caso dei reclami ferroviari.

I reclami ferroviari, sono quelli che costituiscono il maggior lavoro ed il più importante del servizio del movimento e traffico perchè nei rapporti col pubblico si verifica sempre il maggior lavoro.

Ora questi reclami, fino ad una certa somma quasi irrisoria, vengono liquidati dalle sezioni; ma tutte le volte che un reclamo interessa due sezioni, allora non si va più da una sezione all'altra come si dovrebbe, ma si passa attraverso alla divisione e si arriva anche al servizio centrale. Ora il giorno che voi avete fissata una cifra limite, che vorrei fosse piuttosto elevata, per la tacitazione dei reclami, e ne avrete affidata la completa risoluzione alla sezione, voi avrete eliminata una quantità di lavoro e soprattutto avrete soddisfatto il commercio ed i commercianti, che oggi sono assolutamente esasperati del tempo lungo, interminabile, occorrente prima che giunga l'esito dei loro reclami; s'intende quando abbiano un esito, perchè si arriverebbe, qualche volta al punto di perderne le tracce se il

commerciante non ritornasse alla carica e non volesse ad ogni costo la soluzione del suo reclamo!

In tale maniera voi avreste fatto qualche cosa di più, avreste tolto al servizio centrale un'altra grande quantità di lavoro. Io mi fermo sui reclami, perchè il vero accentramento, quello esasperante il commercio lo si sente e lo si soffre nel movimento e nel traffico. Per ciò che riguarda le sezioni del mantenimento e della trazione non c'è da preoccuparsi, perchè con queste sezioni il pubblico non ha nessun rapporto, inquantochè il mantenimento si occupa esclusivamente della manutenzione e conservazione delle linee e della sorveglianza delle medesime ed il materiale, e la trazione si occupano dello stato dei veicoli, delle macchine, delle loro riparazioni e del loro rifornimento.

Non rimane dopo ciò che eliminare l'accentramento dei cinque servizi rimanenti, vale a dire dei servizi che sono tutti alla Direzione generale e che si chiamano: approvvigionamenti, personale, legale, sanitario, e segretariato. Io penso come mai abbiano potuto sorgere questi cinque servizi, che prima non esistevano come tali nè nella rete Adriatica, nè nella rete Mediterranea. Intendiamoci, non esistevano, in quantochè erano delle semplici divisioni, con pochi impiegati, che esaurivano il loro compito molto meglio certo di quello che non lo esauriscano oggi i grandi servizi che si sono voluti creare. Pertanto sopprimiamo senz'altro questi cinque servizi, e sopprimiamoli in qual modo? Passando le loro maggiori funzioni specifiche, ai grandi servizi centrali classici corrispondenti più volte citati.

Approvvigionamenti. Fu già notato in questa Camera l'errore grande che si è commesso, affidando ad un solo ufficio, e direi quasi ad un solo uomo, la trattazione di tutti quanti gli acquisti ferroviari, cominciando dalle vetture e andando a finire agli stracci. Ne è avvenuto questo: che, a parte la impossibilità della competenza enciclopedica di un solo uomo e di un solo ufficio, si è, per forza di cose, venuti ad una finzione di servizio centrale, il quale ogni qualvolta ad esempio deve fare acquisti che si riferiscono al materiale, alla trazione o al mantenimento, non fa altro che avere e passare a questi servizi tutto quanto riguarda il loro fabbisogno, avere il parere dai medesimi e poi provvedere secondo quelli gli suggeriscono.

Non parliamo della perdita di tempo e dei pericoli della incompetenza in cui si va

a cadere, quando si eseguisce così l'acquisto. Fermiamoci semplicemente a questo, che apparirà alla vista di chiunque: ma perchè il servizio della trazione e materiale non deve esso stesso, che è competente provvedere all'acquisto, dopo avere dimostrato e specificato il fabbisogno di quanto di locomotive-vetture e mezzi di riparazione ecc. costituiscono le proprie specifiche necessità? Così, perchè il mantenimento non deve esso preparare e provvedere direttamente all'acquisto delle traverse, delle rotaie, e via di seguito? Ma per quale ragione ci deve essere un servizio approvvigionamenti, al di sopra di questi servizi specifici competenti nella materia pel di cui tramite deve tutto passare, fermarsi, ripassare e concludersi?

E pensare che questo servizio adesso da dove fu radunato e dove giganteggia lo si vuole traslocare a Milano. A tale proposito dirò, che quando fu istituito a Roma togliendolo nelle sue sezioni, come agiva presso i vari servizi a Torino e a Milano ed Ancona, si disse che si erano voluti sottrarre i funzionari alle pressioni e ai pericoli della vicinanza dei grandi industriali, dai quali dovevano appunto acquistare i materiali. Ora io non posso che sorridere al pensiero che della gente (ammettiamo per un momento) sospetta, debba diventare insospettabile il giorno che tra essa e coloro che dovrebbero corromperla, ci corrono 700 o 800 chilometri; specialmente in questi tempi di telegrafo e di telefono! Eppure mi venne ripetuto questo concetto geniale, col quale si volle a Roma tutto quanto riguarda gli acquisti. Però gli industriali, che sanno fare i loro affari e comprendono che non basta mandare la lettera o la scheda, tutte le volte che essi devono trattare, e questo è logico, specie a licitazione o trattativa privata, corrono a Roma, e qui fanno i grandi pellegrinaggi, e qui perdono delle grandi giornate, e qui si esasperano, e qui si scagliano contro le lungaggini dello Stato. Qui però accumulano anche delle spese, che poi evidentemente vengono pagate dallo Stato medesimo.

Di questo pare che se ne siano accorti adesso alla Amministrazione ferroviaria. Tanto vero che oggi si viene a ragionare in un senso inverso, e si dice: portiamo a Milano il servizio approvvigionamenti, perchè là, essendo più vicini agli industriali si può più rapidamente e con maggiore competenza risolvere ogni affare.

Quindi il sospetto è scomparso, e si è

incominciato a comprendere, dopo cinque anni, che fra due persone più o meno oneste non si cambia certamente nè il carattere nè l'educazione, per il solo fatto che si stia a Milano piuttosto che a Roma, ma si rimane quelli di prima.

Dunque nessun trasloco, nessuna spesa inutile, nessun disagio di famiglie: si diano ai servizi centrali, dove oggi si trovano, le competenze che loro spettano (e che già avevano sotto le cessate amministrazioni) degli approvvigionamenti.

Pensi il Materiale alle sue locomotive e alle sue carrozze, pensi il Mantenimento alle sue linee, e quindi ai suoi binari e alle sue traverse.

E si riduca quindi il servizio approvvigionamenti a una semplice divisione per provvedere a quelle materie di generale consumo che abbisognano a tutto quanto il servizio ferroviario: carbone, olio, lubrificanti, ecc.

Vedrete che quando il servizio di approvvigionamento sarà ridotto a provvedere ai soli acquisti di queste che ho chiamato materie di consumo per tutto il servizio ferroviario e che è bene che sieno acquistate in quelle grande quantità che è necessaria al servizio generale medesimo, si ridurrà a un capo divisione, qualche ispettore e pochi impiegati, anzichè avere (come oggi) un capo servizio un sottocapo servizio degli ispettori principali, degli ispettori capi, capi divisione, capi ufficio, sottocapi ufficio e impiegati: un 400 persone circa per fare cosa? quello che dovrebbero fare gli altri servizi, semplicemente e passare le carte dei medesimi.

Non parliamo, è facile a comprendersi, del servizio legale.

Il servizio legale si dice che è necessario che sia al centro, perchè deve dare la direttiva nell'interpretazione e nell'applicazione delle norme sulle tariffe, perchè altrimenti sarebbe pericoloso che ogni sezione, ogni divisione dovesse giudicare a modo suo del trattamento dei reclami in base alle tariffe e agli ordini di servizio. Ma chi vi dice di no?

Chi vi dice che in questioni di principio, di massima, non si debba ricorrere, come si ricorreva una volta, alla direzione generale? Ma a questa però, e non più ad uno speciale servizio, il suo capo servizio, sottocapo servizio, ispettori, sotto-ispettori, e giù giù, via via, fino in fondo, ma ad una semplice accolta di quattordici impiegati al massimo, condotti da un capo divisione, che avrà

tutto il tempo (e glie ne avvanzerà) a dare il parere su tutte le questioni di massima che possono sorgere davanti ai tribunali per parte dei commercianti in tutte le sezioni o divisioni dove si iniziano liti.

E lasciate per conseguenza alle sezioni in questi casi, come ho già detto del resto precedentemente, la trattazione di questa materia commerciale, e quindi la risoluzione delle vertenze; sezioni che avranno perciò il loro avvocato, o due avvocati, i quali naturalmente acquisteranno, come hanno già, del resto, la competenza necessaria, ed avranno anche, diremo così, il sentimento locale della causa, avranno la conoscenza di coloro che litigano, avranno quindi il criterio e il sapere extragiuridico per poter spesso, ed è sempre bene che ciò avvenga, dirimere e liquidare le questioni senza bisogno di buttare i quattrini nei tribunali.

E veniamo al servizio sanitario. Anche qui un'altra semplice divisione è salita al concetto grandioso del servizio con conseguente gonfiamento del medesimo ed accrescimento di impiegati, e quindi sempre coi soliti capi-servizio, sotto-capi-servizio, capo divisione, ispettore capo, ispettore principale, sotto capi e relativi impiegati.

Si dice che cambiar nome non vuol dire nulla; invece il dire servizio, invece di divisione, vuol dire tutta quella scala che ho già citato, mentre divisione vuol dire soltanto un ispettore capo, un capo ufficio e quindici o venti impiegati; il servizio sanitario subirebbe la stessa trasformazione che ho già accennato per il servizio approvvigionamenti e il servizio legale.

Altrettanto si dica del servizio personale. Questo è diventato non più un servizio, ma un agglomeramento spaventevole, dal quale non si ha nemmeno la soddisfazione di conoscere che cosa possa fare di risolutivo, perchè quando si dice servizio del personale, si immagina che questo servizio possa risolvere tutte le questioni che si riferiscono al personale medesimo. Invece nulla di tutto questo; il servizio del personale non risolve nemmeno la questione di una mezza lira di multa, perchè tutte le questioni che riguardano il personale vengono risolte dai servizi competenti alla dipendenza dei quali si trova il personale medesimo.

Ma allora, si domanda, che cosa fa questo servizio del personale? Esso riceve tutto quanto dovrebbe andare singolarmente ai diversi servizi, lo protocolla, lo legge, lo studia e poi lo manda per competenza ai diversi medesimi competenti servizi; il che

vuol dire semplicemente trecento o quattrocento funzionari. Io mi sono trovato più di una volta a provare personalmente questa verità, e a domandare che cosa fa questo servizio. Mi si è risposto: tiene la matricola. Ma la matricola è una bella cosa, che può esser tenuta egualmente senza bisogno di tanto personale, il quale, ripeto, non fa altro che mandare le pratiche ai servizi competenti e non decide nulla.

Mi fu riferito di un capo stazione che ebbe una volta una multa di una lira e mezza, che ritenne non giustamente applicata, e che disse: subirò la lira e mezzo di multa, ma mi impegno di far spendere all'amministrazione non meno di cinquecento lire. Egli infatti riuscì nel suo intento; sapete quanto tempo c'è voluto per far pagare la multa e non parlarne più? Più di diciotto mesi; immaginate che questo uomo non è stato fermo nemmeno una settimana; egli non lasciava star tranquille le pratiche per avere la soddisfazione di dire come disse poi: la multa l'ho presa, ma l'Amministrazione l'ha pagata cara.

A questo proposito mi viene in mente quella multa famosa di cinquanta centesimi che coi miei colleghi dell'inchiesta sulla marina rintracciammo allo arsenale di Spezia munita di quindici firme, cominciando da quella del capo tecnico e terminando con quella dell'ammiraglio comandante del Compartimento; dico quindici firme!

Dunque tutto può ridursi alla semplice matricola generale, che viene elaborata, permettetemi la frase burocratica, con tutte le notizie, che si ricevono dei servizi; e una semplice trattazione anche qui di ciò, che è materia di massima, cioè delle questioni generali, come sarebbero la interpretazione dei regolamenti e l'applicazione degli ordini di servizio, che potessero dar luogo a conflitti tra i vari servizi e tra lo stesso personale.

In tal modo io calcolo che si avrebbero delle economie, superiori a quelle, che ci annuncia il progetto di legge in 3 milioni e 600 mila lire. A tale proposito osservo che non è vero che il progetto di legge limiti ad un milione e 800 mila lire ciò, che si dovrebbe ricavare dal riordinamento amministrativo, ed io dico dal disordine amministrativo, che si è voluto proporre.

Infatti, se guardate il progetto e la relazione dell'onorevole Abignente, questo riordinamento, evidentemente non limitato alla sola suddivisione in quattro direzioni dell'esercizio, dovrebbe portare la scomparsa

di tanti impiegati quanti ne occorrono per arrivare alla economia di 3 milioni e 600 mila lire. Colla definitiva applicazione, del sistema sezionale con la conservazione delle unità dei grandi servizi classici e con l'abolizione degli indicati servizi centrali della Direzione generale trasformati in semplici divisioni, noi avremmo una economia assai maggiore e che io vi descrivo con cifre, basate sull'organico dei funzionari e degli impiegati di quei servizi.

A tal proposito però mi occorre riparare ad una dimenticanza, nella quale io sono caduto, e colmare la lacuna, che di questa dimenticanza è la conseguenza.

La Camera sa, e, molto probabilmente, non sa, che all'infuori della Direzione generale c'è il grande servizio dell'ispettorato centrale.

Che cosa faccia questo ispettorato centrale credo del resto non lo sappia nessuno.

Una volta l'ho domandato ad un altissimo funzionario ed egli mi ha risposto semplicemente: non conosco nemmeno tutti gli ispettori centrali. Questo voleva dire, per non offenderli, che non sapeva quello, che facevano.

Gli ispettori centrali pare che di tanto, in tanto, vadano ad ispezionare le stazioni le linee e, soprattutto, i lavori, che là si eseguono, vadano cioè a fare una specie di collaudo, diremo così, di controllo consuntivo, molto consuntivo.

Io non so se facciano qualche altra cosa ma questa avrebbe per lo meno una apparenza di utilità, utilità però molto relativa perchè si vanno ad ispezionare lavori, già con due anni e più di barba.

Il personale ride quando nelle officine o sulle linee vede arrivare un ispettore centrale vecchio, canuto, e che avrebbe dovuto andare in pensione e che, per non mandarlo al Senato, si è mandato all'Ispettorato centrale, che è il Senato delle ferrovie; vede arrivare, dico, un tale ispettore per ispezionare lavori, persino dimenticati, lavori compiuti già da parecchi anni.

Quest'ispettore fa dei confronti, stende il suo rapporto e tutto finisce lì. Questo ispettore quindi sopprimiamolo!

Comprendo che non ne deriverà una grande economia, ma esso rappresenta una grande inutilità. E certe inutilità perchè tenerle, quando ne abbiamo già tante?

Cominciamo almeno per togliere questa funzione alta quanto si vuole ma figurativa, ornamentale, che si chiama ispettorato centrale. Sono delle persone in gran parte valoro-

sissime, delle persone che hanno delle grandi benemerienze, ma sono delle persone che ormai hanno finito il loro compito, hanno esaurito il loro mandato; lasciatele andare in pensione e non trovate questa specie di ripiego per mantenere loro uno stipendio al quale non avrebbero più diritto, se avessero seguito la sorte dei loro colleghi.

Dunque soppressione dell'ispettorato centrale, soppressione dei cinque servizi centrali della Direzione generale da me citati, e conseguente scomparsa di cinque ispettori centrali, cinque capi servizio su dodici. Come vedete io ne conservo una parte appunto perchè si trasformano quei servizi in divisioni, alle quali però non è necessario di mantenere un capo servizio, che potrebbe essere spazzato via da quella risurrezione molto opportuna dell'articolo 59 che manda in disponibilità quelli che non hanno ancora sessanta anni ed in pensione quelli che hanno raggiunto quell'età. Dodici sotto capi servizio su ventiquattro; trentatré capi divisione su sessantatré; quarantasette ispettori capi su ottantasette; cinquanta ispettori principali su centotré; vedete che sono modesto, ne mantengo una grande quantità per la conservazione di quelle divisioni; ottanta ispettori su centoquindici; duecento fra capi e sotto capi uffici su quattrocento circa, e seicentocinquanta impiegati ed agenti su mille all'incirca, con una media di stipendio tutti assieme di lire 3,700 annue, e quindi con una economia conseguente di lire 3,800,000.

E passiamo alle direzioni compartimentali in via di soppressione: direzioni e divisioni compartimentali, sopprresse con la conseguente scomparsa di sette capi di compartimento di prima classe, quattro capi compartimento di seconda; trentaquattro capi divisione su trentaquattro, perchè alla dirigenza delle sezioni io metterei un semplice ispettore capo; ottanta ispettori capi su ottantatré; adesso che si va giù, degradando, conservo quel tanto che è necessario per provvedere alle sezioni; ottanta ispettori principali su centotré; ottanta ispettori su centottantatré (badate che sono cifre povere) centottanta capi e sottocapi ufficio su trecento circa, gli altri andranno alle Sezioni, e seicento impiegati ed agenti all'incirca su milleduecento. Tutti questi con lo stipendio annuo medio di lire 3,100 ci daranno un'altra economia di lire 3,700,000.

Si aggiungano poi a questo il risparmio delle spese di affitti, illuminazione, riscaldamento, cancelleria, nonché quelle

impossibili a calcolarsi provenienti naturalmente dalla graduale ripercussione delle semplificazioni introdotte dalle riforme suindicate nel complesso dell'azienda quando la soppressione descritta fosse attuata, ed avremo una economia, riassumendo, così fatta: 3,800,000 per la soppressione dei cinque servizi centrali annessi alla Direzione generale, 3,700,000 lire per la soppressione dei compartimenti e delle divisioni, 500,000 lire a calcolo per la cessazione delle spese conseguenti da me citate: economia complessiva 8 milioni.

E questa è veramente un'economia, sia nella sua diremo così attività, sia nella certezza di poterla realizzare, mentre invece quella che oggi prospetta il ministro con la divisione che egli fa in direzioni dell'esercizio, se ne persuada, è un'economia molto ipotetica quando non si tradurrà in un vero e proprio aumento di spese.

Pensi l'onorevole ministro, e l'esperienza ce lo insegna, che la burocrazia è più forte di qualunque Governo, anche tirannico, più forte anche dello Stato autocratico, tanto è vero che in Russia è più potente che in Italia. È tale la burocrazia che impedirà a voi di poter creare e manterrà le direzioni dell'esercizio in modo di avere un minor numero di personale di quello che oggi abbiate nei tre grandi servizi e nelle dieci direzioni compartimentali.

Badate che quando voi avrete creato tre grandi capi servizio per ogni Direzione di esercizio, e diventeranno grandi ciascuno per sé per la mancanza di unità direttiva a capo delle Direzioni medesime; e quando voi questi capi servizio li avrete moltiplicati per quattro e li avrete fatti diventare dodici capi servizio, essi sentiranno il bisogno di avere i sotto capi servizio, di avere i capi divisione, gli ispettori capi, ispettori principali, sotto capi e via di seguito, nonché tutti gli altri impiegati, nelle medesime proporzioni rispettive che le hanno adesso i grandi servizi centrali militari.

E chi potrà opporsi a questo? Non certo le città dove risiedono le Direzioni dell'esercizio, che anzi, cominciando dal sindaco e andando a tutti i consiglieri di ogni partito, urleranno all'insufficienza della direzione, alla necessità di dare maggiori mezzi perchè possa meglio funzionare. E voi così sarete travolto non solo dalla burocrazia, ma dalla invadenza e dalla prepotenza parlamentare che sorge appunto dalle male intesi e forse dagli interessi economici clientele elettorali delle città dove queste Direzioni

di esercizio risiederanno. E allora voi avrete ricostruito semplicemente sapete che cosa? Niente di meno che l'esercizio ormai dimenticato delle vecchie Compagnie ferroviarie che dividevano l'Italia nell'alta (col nome di Alta Italia), nella media (col nome di Romane) e nella meridionale (col nome di Calabro-Sicule e di Meridionali).

Avrete i quattro Stati come li avete avuti allora, nè più nè meno; e li avrete per di più nei mali aggravati da questo: che ogni Stato sarà comandato dalle esigenze della regione che nello Stato è compresa; e allora si avranno i conflitti fra Direzione e Direzione, aiutati o creati dai conflitti fra regione e regione.

E allora si urlerà contro la Direzione dell'esercizio di Torino che ha tutto con sé specie il materiale migliore e più numeroso; e non si vorrà comprendere come là il traffico sia cinquanta, sessanta, settanta volte maggiore: e si vorrà anche nella Direzione media e nella Direzione meridionale altrettanto di quello che si ha lassù. E allora si vedrà quest'altro fenomeno: che la Direzione meridionale tutte le volte che si avvicinerà a un bisogno urgente (e che, come sapete, avviene a periodi) di materiale, sequestrerà quanto materiale potrà da quelle adiacenti perchè non gli basterà la sua dotazione normale. Dirà che ha bisogno di altro per le esigenze che si annunziano, e quando si accorgerà che questo materiale è più che sufficiente, lo terrà lo stesso e lo negherà alle altre Direzioni che lo vorranno a ogni costo per i bisogni che anch'esse hanno e che non possono più oltre attendere per il timore di averne bisogno per sé, per altri pretesi, temuti, prossimi e straordinari bisogni.

Altrettanto succederà per l'alta Italia, e via di seguito. Credete, onorevoli colleghi, credetelo: questo decentramento non è un decentramento. Esso non è altro che una divisione artificiale in quattro dell'accentramento attuale, aggravata dalle divisioni regionali e dalla conseguente gelosia delle varie regioni italiane. (*Approvazioni*).

È pericolosissimo quel che stiamo per fare. Già siamo troppo afflitti da queste divisioni in gran parte naturali e fatali del nostro paese; già siamo un po' tutti vittime di questi regionalismi che disperdono una gran parte delle nostre energie e del bilancio dello Stato. Già, noi lo vediamo continuamente, ogni volta che si crea un tronco ferroviario o una linea, s'insorge da ogni parte d'Italia a chiedere altri tronchi ferroviari e altre linee, e a volerli ad ogni costo, non tanto per il bi-

sogno che realmente vi sia, quanto per la concorrenza regionale, in quanto che si ha timore che non si faccia poi quel che realmente sarebbe solo necessario farsi molto più tardi.

Ricordiamoci, e permettetemi che ve lo dica, giacchè è sempre a proposito di ferrovie, di quel che è già avvenuto, e non se lo abbiano a male i deputati meridionali, di quel che è avvenuto della direttissima Roma-Napoli. Pensate che oggi in Italia non abbiamo ancora il doppio binario sulla Spezia-Genova, non lo abbiamo sull'Ancona-Foggia, non lo abbiamo su alcune linee internazionali, dove pur è assolutamente necessario, dove il traffico è arrivato sino a 100 mila lire a chilometro; e abbiamo già il doppio binario da molti anni, e fra poco anche una linea parallela, sulla Roma-Napoli, dove non si è arrivati pur alle 70 mila lire a chilometro. È doloroso che si spendano 200 e più milioni per una linea dove abbiamo già un doppio binario, mentre non si è ancora speso quasi niente o ben poco in proporzione per una linea come la Spezia-Genova, dove il doppio binario è una necessità assoluta. (*Approvazioni*).

Ora alla Camera fu portata ed approvata quella direttissima Roma-Napoli, nientemeno che in nome della solidarietà nazionale. Oh, quanti errori e quanti sperperi in nome di questa malintesa solidarietà!

Noi, onorevole ministro, non vi domandiamo una vera e propria sospensione dell'articolo uno, di quell'articolo che contiene appunto il vostro nuovo ordinamento, ma ci limitiamo a domandare una modificazione. In tal modo non vi ringioiate niente, ma semplicemente seguite la corrente che le cose hanno impresso all'andamento delle nostre ferrovie e del loro servizio; con questo nostro emendamento cioè voi traducete in legge quanto oggi si va facendo con la soppressione delle Direzioni compartimentali e delle Divisioni; e nello stesso tempo, proseguendo in questa via naturale e logica, trasportate alle Sezioni le funzioni delle Divisioni.

E basta per ora: se si arriva a far questo in quest'anno, in cui saremo in pieno movimento per l'esposizione internazionale, avremo già fatto molto. E poi non abbiate impazienze: studiate e fate studiare meglio il nuovo ordinamento.

Io vi ho esposto quello che è e dovrebbe essere secondo me, e secondo il pensiero di molti altri colleghi, di molte altre persone competenti il nuovo ordinamento a darsi

alle nostre ferrovie e che è anche quello che sgorga dalla situazione attuale delle cose, e soprattutto dall'esperienza. Ma non è mica detto che sia proprio l'ideale.

E quindi dagli ulteriori studi e dall'ulteriore esperienza troverete la soluzione. È perciò che in un altro nostro emendamento all'articolo 1° noi vi diciamo di limitarvi per ora a non creare nulla di nuovo, ma bensì a sopprimere e a regolare quello che già va sopprimendosi e regolandosi da sé e a nominare voi e non già la Camera (così rimarrà la questione dei pieni poteri, che io non mi addentrerò a discutere perchè per me è completamente teorica ed accademica) una Commissione tecnica nella quale siano rappresentati il Parlamento, l'Amministrazione ferroviaria, l'industria, il commercio, l'agricoltura ed il lavoro per mezzo delle loro organizzazioni, col mandato specifico di proporre al Governo quell'ordinamento che meglio risulterà dai suoi studi.

In base poi a questi studi e relative proposte dai migliori e più competenti rappresentanti del paese, il Governo proporrà il nuovo ordinamento.

In tal modo non sarà ritardata per nulla la soluzione del problema, poichè già lo si risolve in parte, come ho accennato, e non sarà nemmeno offesa la economia della legge, poichè, come già ho detto, per quanto riguarda l'ordinamento, non si è proposto di risparmiare che tre milioni e seicentomila lire e la stessa somma si risparmia, forse anche si giungerà ai quattro milioni, limitandosi a ciò che è l'esplicazione completa del sistema sezionale con l'abolizione delle direzioni e delle divisioni.

Così, onorevole ministro, voi avrete davvero aiutato la soluzione del problema; non avrete, è vero, il merito di averlo risolto, ma è meglio non avere tale merito, che avere poi il demerito di averlo risolto male.

È stato proposto, in relazione a quell'ordinamento, il miglioramento del personale, ed anche qui si è dimenticato in che cosa consisteva realmente il problema del disagio economico del personale, problema che forse non conoscono nemmeno, nella loro essenza, le stesse organizzazioni del personale, perchè sono composte, purtroppo fin qui, di elementi selezionati ancora, diremo così, ristretti, per quanto abbastanza numerosi, in relazione alla quantità molto più grande ed alla qualità molto più varia e complessa del personale.

PRESIDENTE. Onorevole Nofri, poichè ella ha già svolto l'emendamento all'arti-

colo primo, desidererei sapere, per mia norma, se intenda svolgere anche gli altri.

NOFRI. Io ho presentato due ordini di emendamenti: alcuni di ordine principale e son quelli che vado svolgendo adesso; altri di ordine secondario, che svolgerò nella discussione degli articoli.

PRESIDENTE. Sta bene: le ho fatto quella domanda, perchè, seguendo il suo discorso con tutta attenzione, sentivo che sta svolgendo l'emendamento all'articolo 2.

NOFRI. Il disagio economico del personale riguarda soprattutto e prevalentemente tutto quello che si usa chiamare basso personale, al quale si provvide fin qui a spizzico, con venti o trenta centesimi di aumento nel 1902, e poi successivamente con dieci o quindici centesimi. E tutto si è ridotto a questo, poichè la regolarizzazione del 1906 degli anziani riguardò più che altro il personale al di sopra delle tre lire al giorno.

Oggi, a prima vista, pare che si cerchi più che altro di risolvere questo maggior disagio del basso personale, ma in realtà non si raggiunge lo scopo, perchè si comincia dal dire cosa che non è esatta e cioè: « io do 20 milioni al personale » e il personale ci crede.

Orbene, la verità è che i 20 milioni non si danno. E perchè non si danno?

Perchè con un processo veramente nuovo nella assegnazione dei miglioramenti al personale dello Stato, si stabilisce che nella spesa, o meglio, nella cifra dei 20 milioni è compreso il contributo che l'Amministrazione ferroviaria è obbligata a passare alla Cassa pensioni.

Dunque non sono più 20 milioni, perchè quando io dico 20 milioni intendo che essi siano distribuiti al personale e che esso debba diminuirli solo degli obblighi suoi riconosciuti, vale a dire della sua quota alla Cassa pensioni e dell'imposta di ricchezza mobile, quale contributo come tutti gli altri cittadini.

Invece no: voi addossate al personale ciò che è invece un onere dell'Amministrazione ferroviaria. Voi aggravate per esempio e quindi sottraete alla somma di lire 14,167,318 sui 20 milioni destinata al basso personale il contributo alla Cassa pensioni che deve pagare l'Amministrazione ferroviaria, che è del 9 per cento e quindi la riducete a lire 12,439,614.

Ora aggiungete a tale falciatura l'altro della ricchezza mobile 7.50 e della Cassa pensioni 9 per cento e vedrete che togliete niente-

meno che il 22 per cento ad un miglioramento che in questo modo si riduce ad una vera turlupinatura.

Infatti, per limitarci a questo contributo che l'Amministrazione deve pagare ad ogni aumento che fa al personale, supponiamo per un momento che voi avevate seguito la via più logica che era quella di aumentare le paghe in modo organico introducendo gli aumenti appunto nei relativi quadri organici, e che aveste quindi, per eliminare le incongruenze che sarebbero avvenute e i lamenti dei così detti anziani, accelerate le carriere.

In tal modo voi avreste risolto il problema logicamente, a parte la somma insufficiente. Ma oggi non è il caso di soffermarsi qui perchè si tratterebbe di capovolgere il piano della legge che si è basato sui soprassoldi, che sono estranei ai regolamenti organici.

Comunque, se in tal modo aveste fatto, avreste dato un aumento reale rappresentato dai 20 milioni e più e l'Amministrazione avrebbe dovuto mettere in bilancio, per ciò che costavano questi aumenti, non solo 20 milioni, ma 21 milioni e 800 mila lire, cioè anche il 9 per cento dei 20 milioni che è la quota-parte da essa dovuta su quegli aumenti alla Cassa pensioni.

Ora non sono più 20 milioni che distribuite, ma sono 18 milioni e 800 mila.

Invece col vostro nuovo e strano sistema avviene questo fenomeno, che mentre il personale, facendo i suoi calcoli sulle 150 o 200 lire all'anno, a seconda che sia di una categoria o dell'altra, dirà: « io ho 150 lire meno il 13 per cento per la Cassa pensioni e per la ricchezza mobile » e mentre invece gli togliete anche il 9 per cento...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*.
Dalle 150, no.

NOFRI. Intendiamoci, ho detto dalle 150 o dalle 200 per esemplificare in quanto avete queste cifre; ma in realtà il calcolo torna lo stesso col togliere dalla somma dei miglioramenti proposti quel 9 per cento.

Ora a me pare che, per quanto si tratti di soprassoldi, non si debba introdurre nei nostri sistemi questa strana anomalia di dare una somma alla quale si applica come onere l'onere di colui che dà questa somma. Ciò costituisce una vera ironia.

Ad ogni modo entriamo nella questione vera e maggiore del miglioramento economico.

Voi dite, abbiamo coi nostri calcoli (lo dice la relazione, perchè se si guarda nel

disegno di legge non se ne sa nulla) assegnato 14 milioni ad una categoria, 4 ad un'altra e li distribuiremo per la prima almeno in modo inversamente proporzionale allo stipendio. Ma per quanto esercitati con tutta la possibile equanimità questi pieni poteri che vi concedete, non abbiamo garanzia assoluta che i 14 milioni concessi al basso personale li darete in proporzione tale che tocchino 150 lire a tasta.

Ma prescindendo da ciò, guardate, che il personale ferroviario più umile conta la bellezza di 22 mila agenti che hanno delle paghe di 1.80, 2, 2.20, 2.50, 2.80 e 3 lire al giorno.

Ma queste tre lire al giorno non le ha mica subito o a metà carriera, ma niente meno che dopo 27 anni di servizio.

Ora queste 22 mila persone (le specifico sono i manovali e i cantonieri) non hanno alcuna competenza accessoria; devono provvedere ai loro bisogni col semplice salario. E cominciamo con lire 1.80!

In qualunque città, in qualunque comune, non trovate oggi un manovale, anche il più inesperto, che non pretenda almeno tre lire il giorno. E il manovale stabile ferroviario potrà avere quelle 3 lire quando avrà sessanta anni, seppure sarà ancora al mondo.

Questa è una vergogna che bisogna cancellare, se vogliamo davvero che si dica che abbiamo provveduto alle così dette classi umili.

Mi sono limitato a questi 22000 fra manovali e cantonieri perchè ho voluto togliere dalle basse tutte quelle categorie che hanno delle competenze accessorie e che quindi completano il loro misero salario con qualche cosa che è superiore all'aumento che voi date a quei manovali e cantonieri come ad esempio i guardiani.

Questi infatti hanno l'alloggio gratuito, hanno il mezzo di provvedere ai propri bisogni con qualche altra cosa che non sia il solo stipendio, hanno la moglie guarda-barriera, la quale ha anch'essa un piccolo salario che sarà pure aumentato colla legge in discussione. Complessivamente quindi vengono ad avere quasi il massimo dei poveri manovali e cantonieri.

Altrettanto si dica di altre categorie le quali, pur avendo tale meschino salario, hanno altre competenze accessorie. Ecco perchè io propongo che per la categoria manovali e cantonieri, l'aumento proposto venga raddoppiato portandolo da 40 ad 80 centesimi. È una questione questa che bi-

sogna risolvere radicalmente, perchè è una vera vergogna pagare 22 mila persone che hanno del resto mansioni molte volte delicate, con un salario così basso, quale non si pratica in nessun comune d'Italia dall'industria privata.

Or bene, questo porta, lo dico subito, con l'integrazione successiva a lire 18 o per la categoria fino a lire 1500, ad una maggiore spesa di 4 milioni. Affrontate questa maggiore spesa, ed almeno avrete risolto meno indegnamente il problema per ciò che si riferisce ai salari più umili e non avrete tolto niente agli altri per i quali già avete provveduto nel modo che è stato indicato nel progetto.

Quando poi saremo agli articoli, svilupperò non tanto questo concetto, che mi pare di avere già abbastanza sviluppato, anche perchè è molto semplice, quanto quello che riguarda gli aumenti di altre categorie con stipendi e paghe che pure sono umili fino a 1,500 e a 1,800 lire annue alle quali dovrete assicurare almeno non le 150 lire, ma almeno le 180 all'anno. Ed a questo proposito, se non si potesse arrivare ad avere i 4 milioni o se per arrivare anche ad una parte di tale aumento foste costretti a riprendere anche quegli aumenti che avete promesso nella legge agli stipendi fra 4,800 e 7,200 lire, avreste fatto un'opera buona, perchè, credetelo, quando si danno 40 centesimi di aumento a chi ha 1.80 al giorno, non si può dare 480 lire a chi ha 4,800 lire all'anno. (*Approvazioni - Commenti*).

E poi, un'altra incongruenza è nel vostro progetto. Voi dividete il personale in due grandi e disparate unità, e dite: ai più umili darò l'aumento dopo due mesi dalla approvazione della legge, agli altri, fra cui c'è pure un gran numero di umili, perchè si parte da 1,501 lire, glielo darò nientemeno che col primo gennaio 1912.

Francamente io comprendo le necessità del bilancio e comprendo che vogliate provvedere più che altro alla questione finanziaria ed aspettare quindi le economie che si creeranno in questi sei mesi; ma prima di tutto non raggiungerete lo scopo, perchè non è in sei mesi che voi potete realizzare le economie che avete annunciato, senza contare che quelle sui funzionari si riducono a poca cosa, perchè per le altre come i 9 milioni, bisognerà aspettare un pezzo: non ci sono che i preventivi delle sopratasse che si possano avere subito e quelli infatti potrete averli e li dovrete avere, anzi, dal primo giorno che andrà in vigore questa legge. Ed allo-

ra, perchè rinviare al 1912? Perchè creare questo dualismo fra il personale sino a 1,500, e quello da 1,500 in su? Diamo l'aumento a tutti dalla stessa decorrenza, che io vorrei fosse proprio dal primo gennaio di quest'anno, vale a dire da quando è stato promesso, da quando è stato presentato il progetto di legge.

Pensate che costoro aspettano non da quando voi siete andato al Ministero, ma da quando c'è andato, o meglio da quando ne venne via l'onorevole Bertolini. Egli lasciò questa eredità che era composta di 12 milioni soltanto, ma che, se i ferrovieri avessero avuto allora, avrebbero già goduto da due anni, avrebbero da due anni sofferto meno. E voi li volete ora fare aspettare un altr'anno! Sono piccolezze, sono colpi di spillo, che però esasperano e creano tra il personale divisioni veramente deplorevoli.

Passiamo alla questione morale (sarò brevissimo (giacchè troppo ho già intrattenuto la Camera) che voi avete creduto di risolvere con la codificazione di quanto già avviene attualmente, col dare cioè al personale il diritto legale, a mezzo di rappresentanze elette da tutto il personale medesimo e non solo dalle organizzazioni, di poter discutere in sede opportuna col direttore generale e ad esso presentare le proprie lagnanze, le proprie proposte e desiderata.

Ma ditemi un po': come si fa a chiamare questo, come fa l'onorevole Abignente, un ardito passo innanzi nelle riforme democratiche? Ma quale passo innanzi? Mi pare che sia un passo indietro. E lo spiego.

L'onorevole Pantano, or sono sei anni, quando la democrazia non era ancora andata al Governo, insieme all'onorevole Lacava, aveva modificato in tal senso il primo progetto di legge (Tedesco) per il passaggio alle ferrovie dello Stato che introduceva le Commissioni arbitrali, le quali con una rappresentanza eletta dal personale, come voi volete, e con una rappresentanza eletta dalla direzione delle ferrovie, presiedute da un estraneo eletto dalle parti o dal presidente della Corte d'appello, dovevano dirimere tutte le questioni, che avvengono così numerose e che non possono non avvenire, nella applicazione ed interpretazione del regolamento, degli ordini di servizio, nei turni di servizio, di riposo, nei premi sulle materie di consumo, nel chilometraggio, e così via via; questioni che non possono essere certo trattate dalla Camera e tanto meno dal Governo.

Non venite a dire che con queste Commissioni arbitrali voi compite una *deminutio capitis*. Niente di tutto questo.

Io comprenderei il vostro timore, le vostre preoccupazioni, quando queste Commissioni arbitrali dovessero decidere degli organici, di questioni di tariffe, o creare un aumento di spesa; insomma di questioni che involgono la responsabilità del Governo e del Parlamento e modificano bilanci ed ordinamenti. Ma esse devono discutere di cose di ordine interno e che voi avete creato con leggi e regolamenti e con tutte le altre disposizioni intorno al servizio.

Non devono fare altro che esaminare questioni interne di servizio individuali, che poi spesso, o quasi sempre, diventano questioni collettive. Ed allora dico all'onorevole Tedesco che le aveva già proposte nel 1905, che non c'è da spaventarsi di queste Commissioni, come non se ne era spaventato l'onorevole Lacava, quando ha presentato, con l'amico Pantano, quelle modificazioni.

Ma, disgraziatamente, per ragioni che è inutile andare a ricercare e che sono purtroppo dolorose, quel progetto di legge Tedesco cadde. E la Camera con la furia sdegnosa di dare una risposta di ritorsione allo sciopero dei ferrovieri, approvò il famoso stralcio Fortis, che ancora oggi porta con sé le conseguenze dolorose del momento di allora, tutt'altro che sereno, in cui fu concepito ed approvato tumultuariamente dalla Camera.

Avete poi, tanto per toccare ora anche l'articolo 13 — quello dei carri — un altro mezzo per provvedere, se volete, con un'altra economia, alla mia maggiore richiesta dei quattro milioni. Ed è la eliminazione ormai completa, proseguendo l'opera della Giunta generale del bilancio, dei famosi 8000 carri nuovi per i bisogni del traffico acutizzanti nell'autunno. Se la Camera sapesse (ed io potessi far qui delle confidenze) in qual modo sono stati creati questi 8,000 carri ed il relativo fa bisogno, sarebbe assai meravigliata!

Voci. Lo dica! Lo dica!

NOFRI. Non posso anzi non debbo dirlo, perchè dovrei creare dei fatti personali e riportare confidenze di persone senza essere utile alla cosa, anzi aggravandola, perchè si sa che le persone prese di mira insistono nell'errore appunto perchè rivelato qui, mentre forse, non rivelandole e non scoprendole si possono anche ricredere.

Ad ogni modo, il fatto è che questi 8000 carri sono stati una vera improvvisazione (lo posso assicurare), come del resto, se ne fanno molte, mi dispiace dirlo, da questo Governo dacchè è al potere; un'improvvisazione però che non ha avuto altra origine che quella dei lamenti del commercio, nel periodo famoso che ormai in Italia è tradizionale, della mancanza dei carri nell'ottobre e nel novembre. Del resto, sugli emendamenti, potremo ancora parlare di questo argomento. Soltanto voglio assicurare la Camera che, in una rete ferroviaria come la nostra, in cui l'utilizzazione dei carri, per confessione della stessa Direzione generale, non è ancora arrivata alla scarsa utilizzazione che già si faceva dalle vecchie Compagnie, ed in cui gli impianti fissi, i binari di ricovero, le officine, il loro funzionamento, ed i doppi binari sono ancora in gran parte un pio desiderio dell'avvenire, l'immettere in questa rete che è ancora in queste condizioni altri 8 mila carri, non è che un errore colossale; non è altro che sottrarre ad un'altra quantità di carri la possibilità di essere utilizzati. (*Approvazioni*).

Ma, ripeto, su ciò parleremo a proposito degli emendamenti: perchè la Camera ha il diritto d'essere questa sera non stancata più oltre.

Il tesoro (si va ripetendo da tanti, e specialmente dall'onorevole Ancona), in conclusione, perde da qualche anno dai 25 ai 30 milioni all'anno, in confronto con l'esercizio privato. L'onorevole Ancona però onestamente confessa che il tesoro doveva perderli: perchè le deficienze del passato furono tali, che oggi è un miracolo se non si è superata quella perdita. Proseguendo, però, si dice che, in avvenire, questa deficienza del tesoro andrà aumentando, fino a che darà luogo a una grave lacuna.

Io non lo credo, se davvero con mano ferma e con propositi decisi e con una direttiva precisa e con minori cambiamenti nel Governo, l'azienda ferroviaria nostra potrà finalmente e lietamente incamminarsi sulla via dello *sburocratizzamento* (permettetemi la parola) e dell'industrializzazione del servizio. Ma, quando anche ciò fosse, cioè supponendo che la nostra azienda riesca a liberarsi dai tentacoli burocratici e dispendiosi in cui è presa, e che essa possa agire più liberamente e rapidamente e progredire in tutte le sue branche, badate però che le esigenze di un prossimo avvenire dell'esercizio ferroviario crescendo talmente andranno

sempre, che molto probabilmente divoreranno anche le eccedenze che noi potessimo in seguito creare od aumentare.

È un'illusione ormai credere ancora che il servizio ferroviario possa rimanere quel che era una volta, di fronte a questa specie di rivoluzione, a questa spinta formidabile in avanti del progresso commerciale ed industriale ed alle conseguenti necessità impellenti per la concorrenza internazionale di fronte all'abbassamento o all'elevamento delle tariffe.

Noi dovremmo (e le altre Nazioni dovrebbero seguirci, perchè avviene di questo quel che avviene degli armamenti) rialzare le tariffe, ed allora il problema sarebbe risoluto. S'aumenterebbe il gettito al tesoro. Se invece dovremo mantenerle così, per le necessità economiche del paese in confronto alla concorrenza estera in materia o se, per quelle necessità medesime magari dovessimo abbassarle, trascinati così dalle forze nazionali ed internazionali delle cose, allora prepariamoci anche a non aver più nulla dal nostro bilancio ferroviario, e contentiamoci che esso si pareggi.

Ma certo i 25, 30, 40 milioni, che allora mancheranno al tesoro, saranno centuplicati nel paese ed andranno ad aumentare la ricchezza nazionale in modo più profondo e più potente di quello che non avessero potuto fare quei milioni che anche se andati alle casse del tesoro, di là per altri rivoli sarebbero scomparsi. Io mi auguro che ciò non avvenga; ma anche se dovesse avvenire, dobbiamo prepararci ad affrontare questo pericolo e questa soluzione, in quanto che l'affrontare il pericolo non vuol dire minare il nostro bilancio; ma rendere grande e potente l'economia del nostro paese ed assicurare la sua prosperità e la sua gloria per l'avvenire. (*Vivissime approvazioni — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore — Alcuni applausi dalla tribuna pubblica*).

PRESIDENTE. (*Rivolto alla tribuna pubblica*). Che cosa fanno loro? Si guardino bene da qualunque manifestazione!...

Onorevole Nofri, s'intende che ella ha svolto l'emendamento agli articoli primo e secondo, ed anche quello sull'articolo 13 concernente l'acquisto dei carri...

NOFRI. Quanto a quello, ho detto che ci sarei tornato sopra.

PRESIDENTE. Sta bene; era per intendersi.

Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Presentazione di una relazione.

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

PANIÈ. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Montagna. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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:

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

Presenti e votanti . . .	232
Maggioranza	117
Voti favorevoli	198
Voti contrari	34

(*La Camera approva*).

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

Presenti e votanti . . .	232
Maggioranza	117
Voti favorevoli	201
Voti contrari	31

(*La Camera approva*).

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

Presenti e votanti . . .	232
Maggioranza	117
Voti favorevoli	195
Voti contrari	37

(*La Camera approva*).

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

Presenti e votanti . . .	232
Maggioranza	117
Voti favorevoli	171
Voti contrari	61

(*La Camera approva*).

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

Presenti e votanti . . . 232

Maggioranza 117

Voti favorevoli . . . 190

Voti contrari 42

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Aguglia — Albasini — Amici Giovanni — Ancona — Aprile — Are — Arrivabene — Artom — Astengo.

Baccelli Alfredo — Balsano — Barzilai — Baslini — Battelli — Bergamasco — Bertesi — Bettolo — Bianchi Leonardo — Bianchini — Bignami — Bissolati — Bocconi — Boitani — Bolognese — Bonomi Ivanoe — Bonapera — Brunialti — Buonvino.

Cabrini — Calda — Calissano — Calisse — Callaini — Camera — Canepa — Canevari — Cannavina — Cao-Pinna — Cappelli — Carboni-Boj — Carboni Vincenzo — Carcano — Carmine — Cartia — Casiani — Casolini Antonio — Cavagnari — Cesia — Cermenati — Chiaraviglio — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Cimati — Cioechi — Cipriani Gustavo — Cipriani Marinelli — Cirao — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Colosimo — Comandini — Congiu — Coris — Cornaggia — Costa-Zenoglio — Cotugno — Credaro — Cutrufelli.

Dagosto — D'A'i — Dal Verme — Danieli — De Amicis — De Benedictis — Del Balzo — Dell'Acqua — Dell'Arenella — De Marinis — De Novellis — De Seta — De Viti De Marco — Di Frasso — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Palma — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Stefano — Di Trabia.

Ellero.

Facta — Faelli — Falletti — Fani — Fera — Ferraris Carlo — Ferraris Maggiorino — Ferri Giacomo — Finocchiaro-Aprile — Fortunati — Foscari — Fradeletto — Francica-Nava — Frugoni — Furnari — Fusco Alfonso — Fusinato.

Gallenga — Galli — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gangitano — Gazzelli — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Giuliani — Grippo — Guarra-cino — Guicciardini.

Hierschel.

Incontri.

Joele.

Lacava — Leali — Libertini Pasquale — Longinotti — Lucernari — Luciani — Lucifero — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Mancini Camillo — Manna — Marangoni — Marazzi — Marsaglia — Martini — Masciantonio — Masi — Matera — Maury — Mazzitelli — Mendaja — Mezzanotte — Miari — Modica — Molina — Montemartini — Montù — Morelli-Gualtierotti — Morgari — Morpurgo — Mosca Tommaso — Moschini — Murri.

Nava Cesare — Negri de Salvi — Nofri — Nunziante.

Padulli — Pais-Serra — Pala — Pantano — Papadopoli — Paparo — Paratore — Pastore — Patrizi — Pavia — Pellecchi — Pescetti — Pistoja — Podestà — Podrecca — Pozzi Domenico.

Raineri — Rasponi — Rava — Richard — Ridola — Rizza — Rizzone — Roberti — Rocco — Romanin-Jacur — Rota Francesco — Rubini — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Sanjust — Santoliquido — Saporito — Scalini — Scellingo — Schanzer — Scorcianini-Coppola — Sighieri — Silj — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Squitti — Stoppato — Strigari — Suardi.

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

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

Wollemborg.

Sono in congedo:

Agnini — Aubry.

Battaglieri — Bonicelli.

Calvi — Camagna — Camerini — Cassuto — Curreno.

Da Como — Di Rovasenda.

Falcioni — Fazi.

Gallina Giacinto — Girardi.

Indri.

Larizza — Lucchini — Luzzatto Riccardo. Manfredi Giuseppe — Maraini — Meda — Montauti — Morando.

Nava Ottorino — Nuvoloni.

Orlando Vittorio Emanuele — Ottavi.

Pini.

Rizzetti — Romussi — Ronchetti.

Semmola.

Valvassori-Peroni — Venditti.

Sono ammalati:

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

Assenti per Ufficio pubblico:

Messedaglia.
 Negrotto.
 Rondani.

Presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. Il deputato Cartia ha presentato una proposta di legge, che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne autorizzino, se credano, la lettura.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni.

DE NOVELLIS, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione per conoscere come intenda provvedere a che ogni ulteriore indugio relativo al compenso dovuto agli insegnanti delle classi aggiunte del regio Liceo-ginnasio di Avellino sia eliminato.

« Di Marzo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se e quando intenda procedere all'appalto dei lavori di sistemazione del fiume Gari, appartenente alla bonifica della Valle del Liri. (*L'interrogante chiede la risposta per iscritto*).

« Visocchi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere quando si provvederà all'indispensabile ampliamento della stazione di Battaglia! (*L'interrogante chiede la risposta per iscritto*).

« Miari ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri di agricoltura, industria e commercio e dell'interno, se abbiano notizia di una forte agitazione sorta a Vignale Monferrato e comuni finitimi fra i viticoltori e produttori di vino per l'impianto in quel

comune (dicesi anche con capitale estero) di una fabbrica di vinello a base di vinacce torchiate, e quali provvedimenti credano di poter prendere per impedire eventuali frodi e che si comprometta la buona reputazione del vino di quella regione.

« Carlo Ferraris, Battaglieri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sulle tristi condizioni di illuminazione notturna e di sicurezza di alcune vie e quartieri eccentrici di Roma, per esempio le vie Girolamo Induno, Tullio Dandolo e adiacenti fra il Gianicolo e Viale del Re; dacchè il competente ufficio municipale riconosce l'inconveniente e dichiara di non essere in grado di provvedere. (*L'interrogante chiede la risposta per iscritto*).

« Murri ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri della pubblica istruzione e del tesoro per sapere se credano giunto il momento di iniziare trattative coll'amministrazione civica di Roma per una sistemazione di piazza Colonna, con una ingerenza ed un concorso dello Stato, quali si addicono ad opera di decoro nazionale nel maggior centro della capitale.

« Toscanelli ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se, in seguito al considerevole aumento del movimento e del traffico nella stazione di Rieti (la quale perciò si è resa insufficiente al buon funzionamento del servizio) intenda provvedere: 1° all'ampliamento dei magazzini della grande e piccola velocità; 2° al cambiamento delle attuali piattaforme girevoli con altre di maggiore diametro; 3° all'impianto di un altro binario. (*L'interrogante chiede la risposta per iscritto*).

« Solidati-Tiburzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se e quali fondi verranno impostati nel bilancio dei lavori pubblici nel prossimo quadriennio per completare il piano della rete stradale dell'Agro Romano e della bonifica idraulica dell'Agro stesso.

« Valenzani ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno, trasmettendosi immediatamente ai ministri competenti quelle per le quali vien richiesta la risposta scritta.

La seduta termina alle 18.45.

Ordine del giorno per la seduta di domani:

1. Interrogazioni.

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

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, S. Mauro di Romagna; e degli asili infantili di Montiano e Gambettola (411).

Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Bibbiena, Poppi e Pieve S. 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 S. Miniato e dell'ospedale della Misericordia e Dolce di Prato (426).

Tombola a beneficio degli ospedali di Pistoia, Tizzano e S. 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, S. Pietro Patti, S. Angelo di Brolo, Santa Teresa di Riva e Francavilla (675).

3. *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:

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

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

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

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

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

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

10. 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).

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

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

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

14. 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 spedalità di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici ai sensi della legge 21 gennaio 1897, n. 35 (186).

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

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

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

18. Esclusione della zona del comune di Taormina situata sul monte Tauro dall'applicazione del regio decreto 18 aprile 1909, n. 193 (694).

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

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

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

22. 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:

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

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

ERRATA-CORRIGE

Nella Tornata del 20 novembre 1909 a pagina 4323, colonne 1-2, dove è semplicemente stampato Art. 18, ecc., si corregga:

PRESIDENTE. Nell'articolo 18 è stata introdotta una modificazione concordata fra Governo e Commissione; dimodochè l'articolo stesso viene ad essere così formulato:

Art. 18.

« Tutti gli attuali insegnanti di ginnastica di ruolo appartengono alla categoria *C* del 3° ordine di ruoli, di cui nelle tabelle *A* e *B* della legge 8 aprile 1906, n. 142, con decorrenza dal 1° ottobre 1909. Se però la loro nomina ad ufficio governativo di ruolo è posteriore, vi apparterranno dalla decorrenza di questa. L'obbligo d'orario sarà per essi di 10 ore settimanali dal 1° gennaio 1910.

« La nomina a straordinario od ordinario e la promozione ad ordinario degli attuali insegnanti di ruolo nelle scuole classiche e tecniche, sono fatte secondo le norme stabilite nelle disposizioni transitorie della predetta legge. I sessenni maturati entro il 30 settembre 1909 sono conservati.

« Nel passaggio dalla categoria *D* alla categoria *C* delle precitate tabelle degli inse-

gnanti di ginnastica, nelle scuole normali, è ritenuto valido per gli effetti della promozione ad ordinario e del conseguimento degli aumenti quinquennali e delle quote di aumento sessennale, di cui nell'articolo 27 della legge 8 aprile 1906, n. 142, il periodo di tempo trascorso dall'applicazione di detta legge all'applicazione della presente. Le eccedenze sullo stipendio di ordinario, conseguite all'applicazione della legge 8 aprile 1906, n. 142, sono conservate.

« Gli incaricati fuori ruolo in un corso completo di classi ordinarie ad aggiunte negli istituti d'istruzione media, legalmente abilitati, nominati con regolare decreto, che al 30 giugno 1909 erano nel secondo anno d'insegnamento, e coloro che nei concorsi banditi nel 1907 per le scuole normali hanno conseguito il voto di almeno sei decimi, ed ebbero poscia incarichi di insegnamento, qualora già non abbiano altro ufficio di ruolo, sono nominati straordinari nella categoria *C* del 3° ordine dei ruoli purchè il loro insegnamento risulti lodevole da regolare ispezione.

« Gli incaricati ed i supplenti fuori ruolo in un corso completo di classi ordinarie ed aggiunte, legalmente abilitati, che siano in ufficio almeno dal principio dell'anno in corso, continueranno nell'incarico durante l'anno scolastico 1909 10; e saranno nominati straordinari nella categoria *C* del 3° ordine di ruoli con decorrenza dal 1° luglio 1910, purchè il loro insegnamento risulti lodevole da regolare ispezione ».

(È approvato).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1911 — Tip. della Camera dei Deputati.