

CCLXVII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 9 FEBBRAIO 1911

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA**.

INDICE.

| | |
|--|------------|
| Atti vari | Pag. 11980 |
| Convocazione degli Uffici (<i>Annunsio</i>) | 11949 |
| Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>). | |
| Ordinamento delle ferrovie dello Stato (<i>Modificazioni</i>) | 11950 |
| BERTOLINI (<i>Fatto personale</i>) | 11973 |
| CAO-PINNA | 11955 |
| MORPURGO | 11950 |
| RAVA | 11960 |
| PRESIDENTE | 11969 |
| WOLLEMBORG | 11974 |
| Interrogazioni: | |
| Esercizio delle farmacie (<i>Risposta scritta</i> LUZZATTI, <i>presidente del Consiglio</i> , all'interrogazione del deputato PODESTÀ) | 11946 |
| Pesca nei laghi Maggiore e di Lugano (<i>Risposta scritta</i> LUCIANI, <i>sottosegretario di Stato</i> , all'interrogazione del deputato CACCIALANZA) | 11946 |
| Uffici demaniali del Mezzogiorno (<i>Risposta scritta</i> LUCIANI, <i>sottosegretario di Stato</i> , all'interrogazione del deputato CASOLINI) | 11946 |
| Scuola d'applicazione per gl'ingegneri di Roma: | |
| MANFREDI MANFREDO | 11948 |
| TESO, <i>sottosegretario di Stato</i> | 11947 |
| Stazioni ferroviarie di Grassano-Garaguso e di Albano di Lucania: | |
| DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> | 11948 |
| MATERI | 11948 |
| Votazione segreta (<i>Risultamento</i>): | |
| Tombola telegrafica a favore d'ospedale Vittorio Emanuele II di Caltanissetta | 11980 |
| Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Bibbiena, Poppi e Pieve S. Stefano | 11980 |
| Lotteria a favore degli ospedali di Groggenti e del comune di Santo Stefano Quisquina | 11980 |

| | |
|--|-------|
| 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 | 11980 |
| Tombola a favore degli ospedali riuniti di S. Miniato e dell'ospedale della Misericordia e Dolce di Prato | 11980 |
| Tombola a beneficio degli ospedali di Pistoia, Tizzana e San Marcello Pistoiese | 11980 |
| Tombola telegrafica a beneficio del ricovero intercomunale per la vecchiaia in Rodigo e per l'ospedale di Sabbioneta | 11980 |

La seduta comincia alle 14.10.

SCALINI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.*(È approvato)*.**Petizione.**

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione.

SCALINI, *segretario*, legge:

7074. Il deputato Cipriani-Marinelli presenta una petizione del signor Armando Matera il quale trovandosi ammalato in disagiate condizioni economiche e ricordando il suo passato patriottico chiede un soccorso pecuniario.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi per motivi di salute gli onorevoli: Borsarelli, di giorni 5, e Loero, di 3.

(Sono concessi).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole ministro dell'interno annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Podestà « per sapere che fondamento di verità abbia la voce corsa di rinvio a tempo indeterminato della discussione del disegno di legge n. 142 sull'esercizio delle farmacie; e per conoscere gli intendimenti del Governo in rapporto alle considerazioni esposte dall'Associazione nazionale assistenti farmacisti patentati in un ordine del giorno trasmesso pel tramite del prefetto di Milano, ed all'emendamento proposto dall'Associazione stessa all'articolo 15 del disegno di legge suindicato ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Sul primo punto dichiaro che non è affatto nelle intenzioni del Governo di procrastinare a tempo indeterminato la discussione del disegno di legge; il quale seguirà il suo turno, quando la Commissione parlamentare, che lo ha in esame, avrà finito il compito affidatole.

« Quanto al secondo punto osservo che le aspirazioni degli assistenti farmacisti consistono nel chiedere un'aggiunta al disegno di legge che loro conceda espressamente di *supplire* il farmacista titolare, in altri termini di *sostituirlo*; e che conduca quindi, per logica conseguenza, alla concessione di nuove sessioni di esame per il rilascio dei così detti *patentini* di assistente, con attribuzione di facoltà anche più late di quelle derivanti dai *patentini* concessi pel passato, cioè fino all'anno 1895, dal qual tempo siffatta concessione è totalmente cessata.

« Nella relazione ministeriale sul disegno di legge per l'esercizio farmaceutico sono ampiamente svolte molte ragioni che consigliano di non accogliere tale richiesta, la quale ha suscitato le unanimi proteste dei farmacisti laureati.

« In ogni modo debbo rilevare che anche la questione degli assistenti farmacisti è ormai in possesso della Commissione parlamentare che esamina il disegno di legge sulle farmacie; e che la Commissione predetta ha anche formulato un apposito articolo in proposito. Perciò, mentre io mi tengo a disposizione della Commissione per discutere colla massima serenità e equità, a sua richiesta, questa come le altre questioni inerenti al disegno di legge, non ritengo di poter rispondere e pronunziarmi in altra sede a quesiti inerenti a tale disegno; e ciò tanto per doveroso riguardo alla Commis-

sione parlamentare, quanto per la opportunità di non anticipare inutilmente una discussione che potrà avere l'ovvio e naturale svolgimento nella Camera dei deputati, quando il disegno di legge vi sarà portato alla discussione ».

« Il ministro dell'interno
« LUZZATTI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Caccialanza « per sapere a che punto si trovino le trattative tra l'Italia e la Svizzera per la convenzione disciplinante la pesca nei laghi Maggiore e di Lugano, quale regime è intanto in vigore e quale la posizione del Commissario ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Nel luglio 1910 le trattative condotte dai delegati italiani e svizzeri avevano approdato alla compilazione dell'atto addizionale alla convenzione del 1905, ma il Governo elvetico sollevò eccezioni alla proposta soppressione dell'obbligo della licenza di pesca, rimandando le trattative al ritorno del suo ministro in Roma. Ora l'accordo è stato raggiunto e il Ministero d'agricoltura ha già comunicato a quello degli esteri la nuova formula di atto addizionale perchè si addivenga alla stipulazione.

« Il Commissario italiano, nominato in base alla convenzione continua a esercitare il suo importante e delicato ufficio, vigilando, di accordo col Commissario elvetico, alla pesca nelle acque promiscue e propone le misure atte a migliorare le condizioni dell'industria peschereccia.

« Il sottosegretario di Stato
« LUCIANI ».

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Antonio Casolini « per sapere se e quando presenterà il disegno di legge per la sistemazione degli Uffici demaniali del Mezzogiorno, e provvederà con regolamento alla posizione degli impiegati del demanio ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il disegno di legge per la sistemazione degli uffici demaniali del Mezzogiorno è già pronto, ma la presentazione di esso è subordinata ad accordi che devono essere presi col ministro del tesoro circa le sue conseguenze finanziarie.

« Col progetto medesimo si provvede alla posizione degli impiegati demaniali, i quali avranno così garanzie maggiori di quelle che potrebbero essere loro assicurate da un regolamento.

« Il sottosegretario di Stato

« LUCIANI ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione all'ordine del giorno d'oggi è quella degli onorevoli Pozzato, Samoggia, Barzilai e Celli, al ministro di agricoltura, industria e commercio « per sapere se non reputi necessario dare un nuovo ordinamento alla cattedra ambulante di agricoltura di Roma e ciò allo scopo di sottrarre l'azione del direttore della stessa alle influenze interessate a lasciare inapplicata la legge di bonifica dell'Agro romano ».

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

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

Meda, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere le ragioni per le quali ad alcuni guidatori dirigenti delle linee elettriche varesine che hanno conseguita tale qualifica a norma del regio decreto 14 settembre 1904, n. 539, e che hanno prestato lodevole servizio per otto anni, si sia imposto successivamente l'obbligo di conseguire la nuova qualifica di macchinisti mediante un esame di meccanica, e siansi poi mutate le mansioni con violazione dei diritti acquisiti, e senza che ciò fosse giustificato da mutate condizioni di servizio »;

Meda, al ministro di grazia, giustizia e culti, « per sapere se non creda dovere di equità estendere al personale delle tramvie urbane il beneficio concesso al personale delle ferrovie e delle tramvie a trazione meccanica dall'articolo 6 della legge 25 giugno 1909, n. 372 »;

Centurione, al ministro di grazia, giustizia e culti, « per sapere quando intenda inviare un cancelliere nella regia pretura di Calizzano, che da più di un anno ne è priva; irregolarità questa che menoma il prestigio della giustizia locale, essendo il pretore costretto a disimpegnare mansioni faticose che non gli spettano, e che non sono all'altezza del grado che copre »;

Centurione, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere quando promuoverà il concorso per 40 posti, fra gli insegnanti di

educazione fisica attualmente in servizio, che secondo la legge 26 dicembre 1909, n. 5, (andata in vigore il 1° ottobre 1909 per la parte inerente il coordinamento degli orari con gli stipendii) deve essere bandito entro un anno dalla promulgazione della legge stessa; anno già trascorso da parecchio tempo inutilmente »;

Guicciardini, al ministro dell'interno, « per conoscere quali provvedimenti il Governo intenda prendere per reprimere quei modi abusivi di caccia che possono produrre sventure come quella avvenuta nelle macchie dell'Alberese in provincia di Grosseto il 4 corrente »;

Bolognese, Maury, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se non creda opportuna, anzi necessaria, la sollecita costruzione di una banchina-merci alla fermata del casotto cantoniere, in contrada Candida, sulla ferrovia Trinitapoli-Cerignola, tenuto conto, specialmente, della esiguità della spesa d'impianto e d'esercizio, e del grande utile che ne deriverebbe agli agricoltori di quella regione, al commercio esportatore, ed alla stessa Amministrazione delle ferrovie dello Stato ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Manfredo Manfredi, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere come intenda di riparare all'inconveniente gravissimo che si accentua nella scuola di applicazione per gli ingegneri di Roma, dove, per deficienza di locali, gli studenti non possono assistere alle lezioni ».

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

TESO, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. I locali della scuola di applicazione per gli ingegneri di Roma si sono da qualche anno dimostrati insufficienti specialmente in confronto al numero sempre crescente degli alunni iscritti.

Il Ministero dell'istruzione si è dato pensiero di questa condizione di cose, e fino dal 1908 assegnava ai lavori di ampliamento della scuola un fondo di 1 milione e 200 mila lire sui due milioni concessi dalla legge per Roma dell'11 luglio 1907 a favore degli edifici universitari.

Un progetto di massima compilato dall'ufficio tecnico competente fu sottoposto alla Commissione reale per la zona monumentale, dovendo la nuova costruzione sorgere in parte su terreno vincolato nei rispetti archeologici. Questa Commissione non

ha creduto di avere i poteri per consentire che si elevassero edifici su aree vincolate per la zona monumentale. Perciò si è dovuto provvedere alla compilazione di un nuovo progetto, il quale, pur sorgendo a San Pietro in Vincoli secondo il disposto dell'allegato B della legge per Roma, restasse fuori dei limiti della zona monumentale.

L'ufficio tecnico ha preparato il nuovo progetto, sul quale è stato anche richiesto il parere della Scuola di applicazione nel dicembre scorso.

Oitenuto questo parere, il progetto sarà sottoposto nuovamente alla Commissione per la zona monumentale e poi al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Confidiamo che il nuovo progetto abbia miglior sorte del precedente; intanto per provvedere ai bisogni immediati della Scuola si è ottenuta dal comune una sala nell'ex-convento di San Francesco di Paola, concedendo un assegno straordinario di 5000 lire per l'allestimento di essa. Il fondo è stato sufficiente, i lavori sono compiuti, e la sala si trova ora disposizione della Scuola.

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

MANFREDO MANFREDI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica delle cortesi parole che mi ha rivolte in risposta alla mia interrogazione.

La Scuola di applicazione degli ingegneri di Roma, per il numero grandissimo degli iscritti che va di anno in anno aumentando, esige, sia per il numero delle aule, sia per la loro capacità, che il Governo provveda. Sono stati fatti, è vero, diversi progetti e se ne conosce la storia, ma nessuno di essi ha potuto giungere in porto.

Ritengo però che le difficoltà che si oppongono ad una soluzione sieno ora per finire per gli accordi intervenuti, come ha accennato l'onorevole sottosegretario di Stato, tanto più che non si tratta di difficoltà finanziarie. Intanto l'illustré direttore della Scuola ha messo a disposizione della Scuola stessa anche i locali della sua abitazione, ed ha provveduto ad innalzare dei fabbricati provvisori; ma non è conveniente che questo stato di cose continui, e occorre una sistemazione definitiva per le ragioni che ho esposte.

Prendo atto quindi delle assicurazioni che ha date l'onorevole sottosegretario di

Stato, nel senso che finalmente la Scuola di applicazione degli ingegneri di Roma, che gode di tanto prestigio ed è destinata a tanto successo, venga definitivamente sistemata, e mi dichiaro completamente soddisfatto. (*Benissimo!*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Milana, al ministro dell'interno, « sul contegno della pubblica sicurezza di Catania durante le agitazioni degli studenti per i fatti di Gravosa ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Materi, al ministro dei lavori pubblici, « sul ritardo a provvedere all'indispensabile ampliamento delle stazioni ferroviarie di Grassano-Garaguso e di Albano di Lucania ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Circa l'ampliamento della stazione di Grassano-Garaguso l'Amministrazione delle ferrovie riconosce la opportunità delle opere richieste, ma, per la deficienza dei fondi disponibili, non si può dare affidamento circa il tempo, nel quale potrà esser fatta la costruzione. Quanto poi alla fermata di Albano di Lucania posso assicurare l'onorevole interrogante che fra non molto sarà costruito in quella fermata un piccolo magazzino a struttura mista, che valga ad aumentare la superficie coperta per difenderne le merci dalle intemperie.

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

MATERI. Prendo atto di quanto mi ha risposto l'onorevole sottosegretario di Stato riguardo alla stazione di Albano di Lucania, poichè la costruzione del magazzino merci soddisferà certamente ai bisogni del traffico. Ma non posso dichiararmi ugualmente soddisfatto per quanto riguarda la stazione di Grassano-Garaguso.

Egli ha detto che la Direzione delle ferrovie riconosce opportuno l'ampliamento della stazione. Ma a me pare che non dovrebbe l'Amministrazione riconoscerne la opportunità, ma la assoluta necessità e la urgenza, poichè la stazione di Grassano-Garaguso è la più importante sul tratto Potenza-Metaponto, perchè ad essa fanno capo ben nove comuni, che costituiscono i principali centri di esportazione.

Mi auguro che la opportunità, o, meglio, la urgenza non sia riconosciuta in seguito a qualche disastro, che è assolutamente ine-

vitabile dato l'affollamento dei treni e la continua spedizione delle merci. In quella stazione vi è un ingombro quotidiano dei binari e i viaggiatori corrono continuamente pericolo, perchè bisogna inoltrare i treni fino ai caselli e poi farli tornare indietro per provvedere a tutte le necessità.

Prego l'onorevole sottosegretario di Stato di far presente alla Direzione generale delle ferrovie che non si tratta di opportunità ma di assoluta necessità di provvedere.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Farò presente tutto ciò alla Direzione generale delle ferrovie.

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

Comandini, al ministro dei lavori pubblici « per sapere se non creda opportuno ed equo di unificare nelle norme generali i contratti di concessione esistenti colle diverse cooperative porta-bagagli, alle quali ora si fa un trattamento assai diverso da stazione a stazione »;

Musatti, al ministro dei lavori pubblici « per sapere, se intenda sia reintegrato delle sue funzioni, quale membro della Commissione consultiva compartimentale di Venezia il conduttore ferroviario Fascetti Alpinolo traslocato nell'agosto 1910 da Verona a Sulmona e contemporaneamente dichiarato dalla Direzione generale delle ferrovie, decaduto dal mandato di membro della Commissione suddetta con evidente offesa ai diritti del personale ferroviario, garantiti dal regio decreto 10 maggio 1908, numero 233 »;

Colonna di Cesarò, al ministro degli affari esteri « per sapere se sia vera la notizia che otto potenze europee abbiano stabilito di dichiarare lo Spitzbergen territorio di loro condominio, mentre l'Italia, che pur ha partecipato alla scoperta delle terre polari, ne rimane esclusa, e quale condotta intenda tenere sul proposito il Governo »;

Pais-Serra, al ministro dell'interno « per conoscere se intenda di provvedere energicamente al rincredire in Sardegna del malandrinaggio »;

Casolini Antonio, al ministro di grazia e giustizia e dei culti « perchè non si provvede a rifornire la pretura di Catanzaro del personale necessario pel funzionamento della giustizia in quella importante sede ».

Sono così esaurite le interrogazioni inscritte nell'ordine del giorno di oggi.

Convocazione degli Uffici.

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

Ammissione alla lettura di una proposta di legge del deputato Cartia.

Esame dei seguenti disegni di legge:

Chiamate alle armi per istruzione dei militari in congedo del regio esercito (766).

Sistemazione di crediti del Tesoro verso le provincie di Aquila, di Avellino, di Benevento e di Caserta (769).

Stato dei sottufficiali dell'esercito (748).

Provvedimenti riguardanti i sottufficiali e i sotto capi del Corpo reali equipaggi (759).

Esame delle seguenti proposte di legge:

Tramutamento in tombola della lotteria a favore degli ospedali di Campobasso, Isernia, Larino e Venafro e degli asili infantili di Agnone, Bojano, Capracotta e Palata del deputato Cannavina e di altri deputati (744).

Istituzione di un posto di notaio nel comune di Monte di Procida, del deputato Strigari (766).

Distacco del comune di Monte Procida dalla pretura di Procida e aggregazione a quella di Pozzuoli, del deputato Strigari (777).

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

(Così è stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione segreta di vari disegni di legge.

Propongo che si proceda alla contemporanea votazione di sette disegni di legge. Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così è stabilito).

Procederemo dunque alla votazione segreta dei seguenti 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 Roma-

grazie; 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).

Si faccia la chiama.

DE AMICIS, segretario, fa la chiama.

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

Seguito della discussione del 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 Morpurgo.

MORPURGO. Onorevoli colleghi. Già è stato osservato in questa discussione come il progetto di legge che noi stiamo esaminando consti di argomenti di indole assai diversa.

Si tratta del riordinamento di tutto il servizio ferroviario, allo scopo di sistemarlo, di decentrare, di semplificare, quindi argomento di carattere eminentemente commerciale, industriale e tecnico; si tratta dei provvedimenti a favore del personale, quindi argomento di carattere essenzialmente politico e sociale.

«Onde parve a parecchi degli oratori che mi precedettero, e pare anche a me, che sarebbe stato opportuno e conveniente portare alla discussione separatamente questi temi. Sarebbe stato opportuno e conveniente discuterli separatamente per molte ragioni.

Mentre io non avrei alcun argomento da addurre per il rinvio ad altro momento

della discussione dei provvedimenti a favore del personale, molte ragioni mi si affacciano invece ad avvalorare l'opportunità di un rinvio di tutti quei provvedimenti che tendono al riordinamento dell'intero problema ferroviario.

In tale proposito io consento pienamente nelle osservazioni che l'onorevole collega Rubini ha consacrate nella nota inserita nella relazione della Giunta del bilancio.

Egli osserva, e io osservo con lui, che anzitutto sarebbe stato opportuno di attendere, per affrontare l'intero e complesso problema, che fosse risolta la questione del Ministero delle ferrovie. Non si comprende come, dovendosi forse creare un apposito Dicastero che si occupi di questo importante problema, si voglia pregiudicarlo in maniera da lasciare al ministro che verrà qualche cosa che egli potrebbe non approvare, qualche cosa di diverso da quello che egli avrebbe potuto ideare e compiere.

E tanto meno si comprende il perchè si sia voluto affrontare il problema prima che si sia costituito il nuovo Dicastero, quando (e si rileva dalla stessa relazione dell'onorevole Rubini) il direttore generale delle ferrovie espresse il convincimento (e questo convincimento fu portato dal presidente del Consiglio e dal ministro dei lavori pubblici in seno alla Giunta del bilancio) che convenisse differire la trattazione del complesso problema.

Ma anche un'altra ragione, onorevoli colleghi, avrebbe dovuto, secondo me, consigliare il rinvio e cioè il fatto che nel 1911 si solennizzerà in Italia la proclamazione di Roma capitale; vi saranno festeggiamenti in tutto il Regno, ma specialmente a Roma, a Firenze e a Torino.

Molti forestieri, speriamolo ed auguriamocelo, verranno in Italia e percorreranno in lungo e in largo le nostre ferrovie, molte merci dovranno essere trasportate, sicchè pare a me che in tali condizioni si sarebbe dovuto attendere e non proporre una riforma, la quale quand'anche dovesse riuscire bene, perturberà certamente per un periodo non breve di tempo il servizio ferroviario, difficoltà il trasporto delle merci e dei passeggeri, senza contare che mi parrebbe opportuno di non chiamare a testimoni del disservizio che potrebbe eventualmente seguire, gli stranieri; che speriamo, ripeto, verranno numerosi in questa solenne circostanza.

Ma poichè la pregiudiziale che è stata fatta in seno alla Giunta del bilancio per

Io stralcio, non ebbe fortuna, discutiamo pure, onorevoli colleghi, tutto l'intero problema che ci sta dinanzi.

Io mi propongo di fare poche e brevi osservazioni sopra alcuni punti. Per quanto concerne i provvedimenti a favore del personale, mi dichiaro senz'altro e completamente favorevole alle proposte del Governo, non solo, ma per quanto esse vadano ad aggravare in modo rilevante il bilancio ferroviario, son disposto ad accettare in gran parte anche tutti i suggerimenti dati ieri dall'onorevole Nofri nel suo discorso, specialmente quelli intesi ad aumentare gli stipendi minimi.

Più che di una questione politica io credo che si tratti qui di questione essenzialmente umanitaria.

Io dico dunque che sono favorevolissimo agli aumenti al personale ed approvo non pure quelli proposti dal Governo, ma anche quegli altri già proposti e che si proporranno eventualmente in proseguo di discussione, salvo ad esaminarli partitamente, nell'intento di migliorare le condizioni del personale più umile.

Ma a questo punto, debbo chiedere e chiedo formalmente al ministro che voglia poi, nel più breve tempo, venire innanzi alla Camera con un completo organico del personale delle ferrovie, e questo per mettere al riparo da eventualità possibili e forse gravi, non solo il bilancio ferroviario, ma anche il contribuente italiano, che deve sapere, non per oggi soltanto ma anche per il prossimo avvenire, quali saranno i sacrifici ai quali dovrà essere assoggettato.

Dette queste poche parole per la parte del disegno di legge che riguarda i provvedimenti a favore del personale, vengo ad occuparmi brevemente della parte tecnica ed economica, di quello cioè che si vuole chiamare il riordinamento del servizio ferroviario.

E qui, onorevole ministro e onorevoli colleghi, io sarò subito molto esplicito.

Io vi dichiaro, fin da questo momento, che quello che si chiama riordinamento, ho una grande paura si risolva invece in un sconvolgimento, in un sovvertimento completo di tutto il servizio ferroviario, e la mia paura è determinata dall'aver troppo da vicino constatato i danni enormi prodotti dal disservizio ferroviario, che fu la conseguenza dell'aver con troppa facilità e leggerezza mutato tutto quello che si trovò, quando si statizzò il servizio, facendo un

ordinamento nuovo non ben ponderato e non abbastanza studiato.

Dei danni enormi, dai quali, per un troppo lungo periodo, il paese è stato funestato, io ho ancora vivo il ricordo doloroso. Nella mia qualità di presidente di una Camera di commercio di una provincia prossima al confine, ove, per le molte industrie, i bisogni del servizio ferroviario sono grandissimi, ho dovuto quotidianamente ascoltare lamenti e reclami e quotidianamente trasmettere al Compartimento di Venezia o alla Direzione centrale gli ordini del giorno votati nei comizi di protesta.

Quel grido di dolore del mondo che lavora mi è rimasto impresso nelle orecchie e più ancora nel cuore ed io pavento un ritorno a quei giorni tristi.

Ho detto che quotidianamente dovevo mandare telegrammi soprattutto per invocare l'invio di carri; ebbene, onorevoli colleghi, sentite quello che mi è accaduto tra altro.

Dopo avere per giorni e settimane inteso tempestato di telegrammi Venezia e Roma per avere carri su cui caricare il legname che non pure rigurgitava nei magazzini e nelle segherie, ma era anche esposto alle intemperie, non entrando più nei magazzini, poichè vi è noto che nel Friuli i commercianti ritirano in massa il legname dalla Carinzia e dalla Carnia per poi inviarlo in tutto il Regno; dopo che arrivavano dieci carri, invece dei cento e duecento domandati, e mi si rispondeva con lettere e telegrammi che il Compartimento era impotente a fornire il materiale che si richiedeva, capitò da me un funzionario superiore, e mi tenne questo discorso.

Mi disse: onorevole presidente, noi disgraziatamente nulla possiamo fare, ed io la prego vivamente di mettere in opera tutta la sua autorità, di valersi di tutto l'ascendente, che può esercitare sopra i negozianti ed industriali del Friuli, affinchè rallentino il loro lavoro, diminuiscano o magari anche per un certo tempo se fosse possibile sospendano il taglio dei boschi.

Sembra una ingenuità, onorevoli colleghi, ma è veramente così.

Una volta di più si è constatato che i servizi di Stato non solo non fecondano le iniziative private, non solo non le aiutano e non possono camminare con esse di pari passo, ma le intralciano in modo doloroso, anzi le strozzano, impedendo lo sviluppo dell'economia del paese!

Quel funzionario mi domandava sempli-

cemente questo: qui si lavora troppo; gli industriali camminano troppo presto; lei abbia la compiacenza di consigliarli a rallentare il passo per mettersi in pari col servizio ferroviario, col servizio dello Stato.

È evidentemente una cosa enorme e mi pare che l'onorevole ministro consenta nel qualificarla così.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Non è così adesso.

MORPURGO. È avvenuto nel periodo del disservizio.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Del disservizio di allora.

MORPURGO. Perfettamente. Ma io raccolgo l'interruzione dell'onorevole ministro per spiegare subito il mio concetto che è questo: noi siamo usciti dal disservizio non perchè si siano adottati provvedimenti intesi a migliorare i servizi, non per virtù di uomini; ma perchè l'ordinamento è andato man mano assestandosi per virtù del tempo. È così di tutte le cose.

Gli inconvenienti vanno diminuendo da soli; agli errori ci si abitua: è, cioè, quasi un accomodamento automatico.

Quindi siamo arrivati ad oggi senza toccar niente per un assestamento che chiamerei naturale del servizio, ed io temo che se tocchiamo profondamente l'ordinamento, andremo nuovamente a creare quel caos in cui eravamo, con i danni relativi e con tutte le conseguenze che abbiamo avuto in quel periodo.

Ecco, onorevole ministro ed onorevoli colleghi, il concetto mio semplice, esposto in forma molto piana.

Il disegno di legge che stiamo esaminando si propone di decentrare. Questa è la grande parola che è stata sempre affacciata anche quando si fece l'ordinamento che ora ci regge. Anche allora si parlò di decentramento.

Ma vediamo un po'. Oggi abbiamo ancora i dieci compartimenti; ai compartimenti in origine sono state assegnate determinate facoltà che sono venute poi man mano diminuendo, perchè la Direzione centrale ha cominciato subito a fare come da pompa aspirante.

È quello che avviene sempre in tutte le amministrazioni centrali, per tendenza di cose; ma anche per volontà e forse per interessi di uomini.

Tutte le amministrazioni centrali cercano di assorbire; e allora, questa pompa assorbente della Direzione centrale di Roma è riuscita a poco a poco a portare a sè molte

delle attribuzioni che erano dei compartimenti, di modo che i compartimenti sono rimasti costituiti come erano in origine, ma il lavoro ad essi assegnato è diminuito di molto.

Noi abbiamo interi uffici nei compartimenti che non hanno più niente da fare ed abbiamo creato dei duplicati nell'Amministrazione centrale.

Che cosa si propone di fare con l'ordinamento che stiamo esaminando? Si propone di togliere i dieci compartimenti e di creare quattro grandi Direzioni di servizio.

Corrispondono queste al concetto del decentramento? Gioveranno a migliorare il servizio? Gioveranno a raggiungere quelle economie che si vagheggiano e si promettono? Vediamolo brevemente.

È stato sempre detto e ripetuto universalmente che il sistema ferroviario più utile, più conveniente e più efficiente, per l'Italia, sia quello in senso longitudinale.

Qui si è accettato in massima il concetto; ma poi nell'applicarlo, secondo me, ci si è arrestati a metà. Si è creato intanto, o meglio si propone di creare, una grande Direzione di esercizio a Torino, grande veramente perchè questa assorbirà, secondo i calcoli che sono stati fatti, il 55 per cento del movimento di tutto il continente.

Si vorrebbe poi creare una seconda grande Direzione di servizio a Bologna, la quale, per quanto riguarda il movimento, avrebbe circa il 33 per cento del totale. Avremmo poi altre due Direzioni nell'Italia meridionale e insulare, una a Napoli, piccola, smilza, che avrebbe solo il 12 per cento del movimento, ossia sarebbe meno della quarta parte di quella di Torino, e un'altra a Palermo.

Ma io non so, per quanto abbia studiato fin dove termini l'azione di una delle Direzioni, dove cominci l'altra. È evidente che Torino raccoglie tutto il lavoro dell'alta Italia e tutto o quasi tutto il Tirreno e che Bologna raccoglie tutto il lavoro dell'Italia centrale e di gran parte dell'Adriatico. Ma dove comincerà la giurisdizione della Direzione di Napoli? Io mi spiego come la proposta della istituzione di codeste due piccole grandi Direzioni di Napoli e di Palermo, (non armonizzanti con le altre) abbia fatto pensare ad un ritorno al reame delle Due Sicilie, sepolto fin dal 1860. Sarò grato all'onorevole ministro se vorrà dirmi fin dove arriverà la giurisdizione della grande Direzione dei servizi di Torino, perchè, se questa non dovesse abbracciare tutto

il Mediterraneo non avremmo più la divisione longitudinale e incuneeremmo lungo il Mediterraneo la Direzione di Napoli, formando una divisione non naturale, che nuocerebbe, non solo al trasporto delle merci ma anche a quel concetto morale di cementare sempre più l'affratellamento tra Setentrione e Mezzogiorno.

Del resto, badando soltanto alla questione dei trasporti, sappiamo che quelli che partono dall'alta Italia devono arrivare fino all'estrema Sicilia e viceversa quelli che partono dall'estremo d'Italia devono arrivare al Nord, senza che ci siano spezzature in alcun punto delle coste.

La divisione in quattro grandi Direzioni di servizio, da sostituirsi agli attuali dieci compartimenti, è ispirata fra gli altri criteri, al concetto del decentramento e, per questo verso, l'ho già dichiarato e lo ripeto, poco ci credo, in quanto che i servizi principali rimarranno al centro, che tenderà sempre ad assorbire, e le grandi Direzioni di servizio a poco a poco diventeranno meno importanti e meno autonome come già è successo per i compartimenti.

Tende poi il nuovo ordinamento ad un altro fine, a quello di fare economie. Scusate, onorevoli colleghi, se sono eccessivamente scettico, ma anche a questo io credo poco.

Abbiamo già sentito dall'onorevole Nofrieri affacciare questo pericolo che le Direzioni meno importanti, come Napoli e come Palermo, avendo lo stesso gradimento delle altre, vorranno avere lo stesso ordinamento. Gli uffici, nessun dubbio, dovranno essere gli stessi ed il personale che verrà a queste Direzioni assegnato sarà su per giù quello che sarà assegnato alla più grande delle Direzioni, a quella di Torino. Onde avremo ancora una massa enorme di personale, sproporzionata al lavoro che dovrà compiere, con una spesa ingente.

Ma non mi preoccupa tanto l'idea che non si possano fare economie, quanto (e ritorno al mio primo concetto) quanto il timore che uno sconvolgimento generale dell'attuale ordinamento, fatto bruscamente, possa portare tale perturbamento nel servizio ferroviario da ricacciarci nelle distrette in cui ci siamo trovati per un lungo e doloroso periodo.

Naturalmente economie bisognerà cercarne da qualche parte: si spenderanno 20, 21, 22 milioni, non so quanti, per il miglioramento del personale, e da qualche parte bisognerà pure farli venir fuori. Ma io penso

che le maggiori economie si debbano cercare nella semplificazione dei servizi.

E qui bisognerà proprio che il ministro prenda il proprio coraggio a due mani e faccia da sé, perchè la burocrazia difficilmente lo aiuterà in questa bisogna. Semplificare i servizi si può e si deve potere, l'hanno detto tecnici certo più autorevoli di me.

Io so soltanto per pratica che tutti gli uffici nostri sono addirittura congestionati di personale, so che si creano uffici a ogni momento, so che si moltiplicano le scritturazioni ed i carteggi, che sono persino duplicate ai compartimenti e poi lo sarebbero alle Direzioni di servizio ed al centro, so che in alcune stazioni si sono creati uffici che nessuno potrebbe immaginare!

Voglio anzi raccontare quello che è avvenuto in una stazione che io conosco molto bene, dove si lesina tutto ciò che servirebbe a migliorare il servizio nei rapporti col pubblico, dove le sale d'aspetto lasciano tutto a desiderare, dove c'è talvolta un solo sportello per la dispensa dei biglietti per una quantità di linee, dove tutto, sino a qualche tempo fa, era nel caos e che si è riordinato, fortunatamente, per virtù di una sola persona, di un capo stazione che vi è stato mandato, ma del quale non si riconoscono abbastanza le benemeritenze, perchè l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non fa differenza fra i buoni e i cattivi impiegati, non ha modo di premiare gli uni e pare che non abbia modo di punire gli altri. (*Commenti*).

ANCONA. È proprio così.

MORPURGO. Ebbene, in quella stazione si sono creati due uffici, e credo che riderete se vi dirò a che servono! Un ufficio speciale è per la distribuzione degli avvisi! Mezzo impiegato dovrebbe bastare... (*Commenti*).

Un altro ufficio è per la verifica dei colli eccedenti o mancanti, dei colli cioè che per disguidi o per altre ragioni, per quelle ragioni alle quali accennava l'onorevole Maggiorino Ferraris, possono mancare... (*Commenti*) perchè per quelle ragioni là eccedere non possono. (*Si ride*).

Dunque vede la Camera quante economie si dovrebbero poter fare. Ma perchè non si cerca di imitare un po' le altre amministrazioni ferroviarie? Non c'è nessuna amministrazione (questo lo asserisco in modo assoluto e credo che nessuno potrà confutarmelo) così complicata, per quello che concerne i carteggi e le scritturazioni, come la

nostra. E ciò perchè si è venuto creando a mano a mano e si è sempre aggiunto qualche cosa, senza togliere mai nulla.

Rispetto alla provvista dei carri, onorevoli colleghi, noi abbiamo avuto la prova la più lampante di quello che qui avviene: che, cioè, si brancola completamente nell'incerto e nel buio. Si è proposto l'acquisto di ottomila carri. Prima erano diecimila, mi suggerisce l'onorevole Ancona, maestro in questa materia, poi ottomila e poi quattromila. L'onorevole Nofri nel suo discorso di ieri ha alluso ad una qualche ragione speciale per cui si è fatta questa proposta di acquisto di carri. Io non ho bene afferrato il suo concetto, ma qualche cosa sotto vi deve essere.

Abbiamo sentito l'onorevole Ancona, nel suo lucidissimo discorso di ieri, dichiarare che è inutile acquistare, non gli ottomila carri, ma anche i quattromila, perchè, finchè non vi saranno i binari sui quali farli circolare, saranno denari sprecati. Io non aggiungo parola a quello che ha detto l'onorevole Ancona. Egli ha chiarito così bene il concetto dell'inutilità dell'acquisto di quei carri, che io crederci di scusarlo se volessi avvalorarlo con altre argomentazioni. Però, secondo le premesse sue, io vengo ad una conclusione affatto opposta alla sua. Egli ha dichiarato che sono denari sprecati, perchè non si saprebbe come far circolare questi carri; ma non si oppone all'acquisto.

ANCONA. Li comprano lo stesso se vogliono, senza dir niente a noi.

MORPURGO. Allora andiamocene a casa e non ne parliamo più.

ANCONA. La Direzione generale delle ferrovie li compra lo stesso.

MORPURGO. Se fosse vero questo, io me ne andrei a casa. Ma io invece confido che, se la Camera deliberasse di non comprarli, l'Amministrazione ed il potere esecutivo non li dovrebbero comprare.

Dunque vengo alla conclusione opposta a quella dell'onorevole Ancona. Non sono utili i quattromila carri. Spendere sedici milioni...

Voci. Ventotto milioni!

MORPURGO. Ventotto milioni compresi i binari, ma sedici milioni per i soli carri. (*Interruzioni*). È una somma ingente ed io la chiamo così, perchè le mie idee sono piccole. Per me sedici milioni non sono cosa piccola, dunque spendere sedici milioni inutilmente, a me non va assolutamente e non l'approvo. Voglio essere coerente alle idee che ho sem-

pre professato e voglio che i denari del povero contribuente italiano siano meglio salvaguardati. Dunque niente quattro mila carri per ora.

Vengo rapidissimamente ai trasporti delle merci ed ai viaggi delle persone.

Poichè occorrono questi venti o ventidue milioni per il personale, s'è cercato dove si potranno prendere. Io l'hogìà detto: si debbono trovare nelle economie e nella semplificazione di tutti i servizi; economie e semplificazione da cui verrebbe fuori tutto quanto occorre per colmare la differenza. Quando però non si arrivasse al pareggio, io accetterei piuttosto di toccare le tariffe sulle merci e quelle di viaggi speciali, le quali hanno fatto buona prova e delle quali parlerò tra poco, d'aumentare d'una piccola percentuale i biglietti di prima classe sui diretti e sui direttissimi. Chi vuole viaggiare comodamente e rapidamente, paghi qualche cosa di più.

Una voce da sinistra. Ma non si vendono più biglietti di prima classe!

MORPURGO. Questa mi pare un'esagerazione! Ci sono molti biglietti gratuiti; ed io lo deploro, facendo voti che se ne possa restringere il numero. Ma, se non altro, tutti gli stranieri che vengono a visitare il nostro bel paese, pagano il biglietto di prima classe, e pagheranno senza difficoltà anche una piccola soprattassa. Sarà meglio che facciamo pagare qualche cosa di più alle classi abbienti che viaggiano in prima coi diretti e coi direttissimi, anzichè mettere nuovi balzelli sulle merci.

E, poichè ho parlato di merci, dico subito che non posso assolutamente approvare la proposta contenuta nel disegno di legge, relativa ai diritti fissi di carico e scarico ed ai trasporti delle merci.

L'Italia ha attraversato una crisi (e non n'è ancora uscita) che ha colpito molti prodotti e che s'è accentuata sopra tutto nelle industrie del ferro, del cotone e delle sete. L'aumento proposto nell'articolo 17, che pare una cosa da nulla, che si presenta in forme quasi modeste, è gravissimo.

Forse avrete ricevuto anche voi, come l'ho ricevuto io, un memoriale dell'industria del ferro; ebbene da quel memoriale risulta che una ferriera di media importanza, che faccia un lavoro annuo di 50 mila tonnellate, avrebbe da quest'aumento dell'articolo 17 un aggravio annuo, per trasporti, di 30 mila lire.

Non è chi non vegga come, nelle distrette attuali, nel punto in cui queste industrie non sono ancora uscite dal pelago

alla riva, sarebbe gravissimo imporre loro un tale inasprimento.

Quel che ho detto pel ferro, a mo' d'esempio, vale per i cotoni. Sappiamo che l'industria del cotone, si trova in condizioni gravissime. Non ci sarà nessun cotonificio, forse, che, pel 1910, dia pure un soldo di dividendo e fors'anco che riesca a fare gli ammortamenti.

In questa condizione di cose, volete colpire con aggravi il trasporto delle merci? Immaginate quali conseguenze si avrebbero!

E vengo, senz'altro, alle tariffe per i viaggiatori. Talune di queste avevano fatto buona prova.

Avevamo la tariffa differenziale per i lunghi percorsi, della quale il pubblico si era largamente valso; avevamo gli abbonamenti a forma radiale, ai quali il pubblico aveva fatto ottima accoglienza perchè servivano e servono per viaggi di affari in una determinata zona, entro un dato raggio; ebbene qui si propone di aumentare il prezzo della prima, della tariffa differenziale, e di sopprimere gli abbonamenti a forma radiale. Quale la ragione? La ragione è semplicissima: perchè il pubblico ha fruito troppo largamente di quei biglietti e l'Amministrazione ferroviaria ha visto diminuire le proprie entrate, le quali sarebbero diminuite in misura minore, si suppone, se non ci fossero state queste facilitazioni.

Dunque verremo alla conseguenza che noi ad ogni momento dovremo mutare tutto, il molto che non va ed il poco che va troppo, perchè evidentemente noi togliamo queste facilitazioni, inquantochè il pubblico se n'è valso troppo largamente. Per tanto, io dico, onorevole ministro badiamo nel fare queste concessioni, ma quando sono state fatte non si torni indietro.

Io volgo al termine, per non abusare della pazienza della Camera, ed anzi la ringrazio vivamente della benevolenza cortese, colla quale ha voluto seguire le mie modeste riflessioni.

Io non mi riassumerò nemmeno, perchè sono convinto che l'onorevole ministro ed il relatore vorranno rispondere ad ogni mio quesito, senza che io sintetizzi quello che sono venuto dicendo.

A mo' di codicillo soltanto esprimo un desiderio all'onorevole ministro, cioè che prenda in considerazione una mia proposta intesa a che siano più largamente rappresentate nella Commissione del traffico le Camere di commercio del Regno, le quali han-

no la rappresentanza di quel ceto che dà maggiore incremento alle ferrovie stesse e che praticamente ne conosce meglio i bisogni e gli ordinamenti.

Onorevole ministro, io vi esorto a questo soprattutto, ad avere il coraggio di affrontare il problema delle economie da ritrarsi dalla semplificazione di tutti i servizi, alcuni in una misura, altri in un'altra, ma dalla semplificazione di tutti i servizi. Se voi riuscirete a questo, se saprete vincere le resistenze della burocrazia, abbiate voi a compiere la piccola o la grande riforma (io naturalmente auguro che si faccia la piccola perchè preferisco che non si sconvolga tutto il paese)...

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Questa procede per gradi.

MORPURGO. ...se riuscirete a questo, io dico che avrete per ciò solo ben meritato del paese, il quale vi dovrà tutta la sua riconoscenza. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Cao-Pinna ha facoltà di parlare.

CAO-PINNA. Onorevoli colleghi, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici io feci un accenno al nuovo disegno di legge che aveva presentato l'onorevole Sacchi.

Allora non se ne conoscevano che alcune linee generali, perchè non si era potuto prendere in esame, e mentre lodavo il concetto di un decentramento (lo ricorderà l'onorevole Sacchi) io facevo le mie riserve in quanto alle economie, che si proponeva di consegnare per rispondere alle spese, che nel disegno di legge erano segnate nella cifra di 21 milioni per il miglioramento degli agenti ferroviari.

Allora dissi che sarebbe venuta l'occasione di parlarne, ed oggi appunto assolve il mio impegno modestamente e molto brevemente, in quanto a me non fu dato, non facendo parte delle due Sotto-giunte che esaminavano il disegno di legge, di portare in quelle discussioni lunghe e laboriose, le mie modeste osservazioni, e meno ancora alla Giunta del bilancio; poichè in quel giorno, io sostituiva l'illustre nostro Presidente nella discussione sugli archivi di Stato alla Camera.

Quindi io oggi voglio esaminare se il disegno di legge presentato risponda effettivamente al concetto di un decentramento e se si conseguano gli scopi prefissi.

Se si esamina il modo con cui si svolge il traffico e assume intensificazione il mo-

vimento, si dovrebbe, senz'altro, ritornare all'antico sistema delle due divisioni longitudinali, Adriatica e Mediterranea, che, anche di recente, nelle utime parole, l'onorevole Morpurgo, riconobbe essere il più logico di tutti. Ma dopo l'esercizio di Stato non è assolutamente nè facile nè possibile tornare all'antico sistema.

Quindi l'onorevole Sacchi ideò un sistema di decentramento, per effetto del quale si stabiliscono tre direzioni di esercizio, oltre quella di Roma, a Torino, a Bologna ed a Napoli. Non voglio addentrarmi su quanto ha ora accennato l'onorevole Morpurgo relativamente ai coefficienti di traffico, perchè allora dovrei venire alla sua conclusione, cioè di domandare se, dati questi disparati coefficienti del traffico, siano ben distribuite queste tre direzioni di esercizio, poichè le disparità tra le medesime sono assai gravi, se non pure enormi.

Ma, come dispone il disegno di legge questi ordinamenti decentrati?

Fissa in ognuna delle tre direzioni di esercizio tre servizi: movimento e traffico, manutenzione e lavori, trazione e materiale. Ossia attribuisce ad ognuna delle tre direzioni di esercizio i tre servizi principali, (dirò una parola già usata da altri) i tre servizi classici dell'azienda ferroviaria. A ciascuno di questi servizi si assegna un capo, e tutti e tre insieme questi capi servizio costituiscono un Comitato di tre capi servizio, sotto la direzione del capo di movimento. Questi, sempre che si presenti una qualche questione sia sull'unità tecnica, sia sulla distribuzione dei mezzi di esercizio, sia sulle modificazioni dei tipi di materiale, regolarmente riuniti in Comitato, mandano le loro decisioni alla Direzione centrale, dove è un capo-servizio di ciascuno di questi tre rami di servizio.

Pertanto abbiamo tre direzioni di esercizio con tre capi, uno per ciascun servizio, i quali deliberano in Comitato, quando c'è la necessità, e questi poi possono recarsi anche alla Direzione generale, sussidiari del capo di questo servizio, per le deliberazioni generali che ha da prendere solamente il direttore generale. Tutte queste disposizioni di uomini e di servizi, i quali non si possono sollecitamente sbrigare prendendo decisioni immediate, perchè bisogna che i capi si consultino fra di loro, che consultino il capo, bisogna che vengano alla decisione della Direzione generale, voi capite che non costituiscono un decentramento,

ma un accentramento peggiore di quello che abbiamo ora.

E francamente, onorevole Sacchi, il servizio di Stato che ha dato tanto da fare alla Camera e agli uomini che sono andati al Governo, oggi cominciava a prendere un certo assetto che pare opportuno attendere che si affermi.

Convieni turbarlo oggi, sopprimendo i dieci compartimenti, creando queste tre direzioni di esercizio e lasciando che funzionino nuovamente le sezioni, senza che un ordinamento normale di tutto quanto riguarda la grande, mastodontica azienda si possa con norme, con criteri e con funzioni esatte determinare?

A me non pare. E quindi credo che l'onorevole Sacchi non raggiunga nel disegno di legge il lodevole intento, lo dico francamente e sinceramente, che si proponeva.

Io non userò la cruda parola che gli venne da quei banchi ieri (*Accennando l'estrema sinistra*) dall'onorevole Marangoni, ed anche dall'onorevole Nofri (i suoi amici forse usano parole meno benevoli di quelle che usiamo noi); certamente però anch'essi avevano il diritto di notare che le disposizioni di legge non rispondevano al decentramento pensato dall'onorevole Sacchi; ma questo disegno di legge ha avuto una grande fortuna, quella cioè di avere a valente relatore l'illustre presidente della Giunta generale del bilancio che con molta cura e diligenza ha studiato il ponderoso problema...

ABIGNENTE, *relatore*. Senza desiderio di farlo.

CAO-PINNA. Lo so, tuttavia lo debbo riconoscere e gliene do plauso sincero e come amico e come collega.

Bisogna dunque modificare l'ordinamento ferroviario; e dico francamente che nelle condizioni in cui ci troviamo non so se l'ordinamento proposto risponda al concetto che si è prefisso l'onorevole ministro, cioè di concorrere alla spesa per il personale colle economie sull'esercizio, o almeno con parte di esse.

Ricordo a questo proposito che l'onorevole Grippo quando si è incominciata la discussione del disegno di legge, ebbe ad accennare ad un concetto molto semplice: che se cioè per migliorare le condizioni degli agenti ferroviari si potevano fare larghe economie, egli avrebbe consentito tutte le concessioni possibili; se però queste economie non si fossero potute raggiungere,

egli non avrebbe ritenuto accettabile che per questo miglioramento si potessero accollare allo Stato maggiori spese.

Oggi io potrei dire che è inutile pensare alle economie, perchè effettivamente non se ne potranno fare o per lo meno saranno pochissime quelle che si potranno utilizzare a meno che non si entri nel concetto, già accennato da qualcuno, che si debbano semplificare i servizi e ridurre l'enorme numero degli agenti che oggi ammontano a 148,227.

Semplificare i servizi, come ha anche accennato l'onorevole Morpurgo, non è difficile, e potrei accennare ad alcuni fatti speciali, come egli ha accennato ad altri. Ritenga però la Camera che molti uffici dell'azienda di Stato hanno un personale esuberante ai bisogni ed assolutamente inutilizzato.

ABIGNENTE, *relatore*. Ma come si può ridurlo? Forse con l'autonomia? Ci vuole una legge.

CAO PINNA. Ci vuole una legge, ma non debbo trovare io la formula, la deve trovare il Governo!

Invece l'onorevole Sacchi, nell'articolo primo del disegno di legge, domanda l'autorizzazione a modificare l'ordinamento dell'azienda ferroviaria mercè decreti reali. Questo punto credè un largo dibattito nella Camera e fuori.

Taluni ritennero che fosse una formula di pieni poteri ed altri no. Ma, o pieni poteri, o facoltà legislativa tecnica, come sottilmente la definisce l'egregio amico mio, onorevole Abignente, colla sua larghissima competenza in diritto costituzionale, mi si perdoni, io credo che non risponda ad un ordinamento, che possa porre il ministro, anche colle facoltà, che coll'articolo gli si vogliono accordare, in condizione di poter agire.

Io mi adatterei ad una proposta, della quale la Camera terrà il conto, che vorrà, perchè naturalmente non sono molto iniziati in cognizioni legali.

A me pare che, se l'articolo primo si modificasse nel senso, di dare incarico al ministro di presentare alla Camera entro il termine di sei mesi un disegno di legge, nel quale fossero tracciate le norme generali di un nuovo ordinamento delle ferrovie dello Stato, con tutte le norme per disciplinare i servizi, rispondenti ad un vero concetto di decentramento, si darebbero al ministro facoltà molto più larghe di quelle che gli vengono dalla legge attuale. Perchè, diciamolo francamente, onorevoli colleghi,

e lo disse con grande lealtà l'onorevole Rubini, ed io me ne appello a tutti quelli che sono stati al Ministero dei lavori pubblici, chi è di voi, e non faccio torto all'onorevole Sacchi, che può conoscere, anche se sia stato per alcuni anni ministro, tutto l'ordinamento ferroviario, chi è che possa assicurare l'esercizio di serio controllo, che possa vigilare sulle operazioni, che possa controllare tutte le spese, che, per quanto siano pagate dalle entrate delle ferrovie, tuttavia rappresentano danaro dello Stato?

Chi di voi è in condizioni da assumere questa responsabilità di fronte alla Camera ed al paese? Certamente nessuno. Ora, quando ci troviamo in queste condizioni, e il Ministero Luzzatti, con Sacchi consenziente, ha ritenuto necessario ritirare il progetto Bertolini, che quasi coincideva con il progetto Sacchi relativamente al miglioramento degli agenti, mantenendo il progetto Rubini, che mirava ad una nuova costituzione dell'amministrazione delle ferrovie, vuol dire che l'onorevole Sacchi si diede ragione di quanto io ho ora affermato, che cioè era necessario mettere il ministro in condizione di poter controllare ed assumere la responsabilità di quanto avviene nell'azienda ferroviaria. Perchè, non illudiamoci, se noi approviamo l'articolo primo, come è, e come l'ha formulato l'onorevole Giunta del bilancio, noi, in fondo, che cosa facciamo?

Diamo questo potere all'amministrazione delle ferrovie, la sola che conosca gli ordinamenti, la sola che sia in grado di fissare elementi e norme, la sola che conosca il numero di agenti, i redditi e tutto, diamo alla direzione delle ferrovie la facoltà di disporre l'ordinamento, senza che nè il ministro possa averne completa e piena conoscenza ed assumere la responsabilità; e senza che la Camera ne sappia nulla.

E non voglio più oltre proseguire in questa questione, perchè mi preme di passare alla questione del personale.

Al personale, secondo i dati che ci segna lo stesso ministro dei lavori pubblici, si è dato, nelle leggi anteriori, 47,844,000 lire, la qual somma fu distribuita; per 10 milioni al personale esecutivo di tutti i gradi; per altri 10 milioni al personale compreso negli organici; per 2,378,000 al personale amministrativo dal VII al XII grado; 8,890,000 al personale esecutivo dal VII al XII grado; 6,240,000 agli avventizi, ed 8 milioni circa al fondo pensioni. Nel complesso, ripeto, 47,844,000 lire. E dopo queste si sono venute accumu-

lando le domande, le proteste degli agenti ferroviari, i quali, di fronte alle gravi necessità della vita presente, domandavano un aumento di mercede.

Ed io sono favorevole e seguo l'onorevole Sacchi nell'accordare i 21,020,000 lire agli agenti ferroviari fino a 4,800 lire di assegno e alle guardabarriere, ma qui mi fermo, e mi rincresce di non essere d'accordo con i miei colleghi della Giunta generale del bilancio.

Sappia la Camera che arrivarono 35 memoriali da tutte le associazioni, dai sindacati, impiegati Unione nazionale ed altre che non so neppure come si chiamino, e che in complesso domandavano 92,500,000 lire.

Giustamente si lagnarono alcuni di quella parte Estrema, giustamente l'onorevole Sacchi, e glie ne do lode, non ha ricevuta nessuna di queste Commissioni, o almeno taluna, ed ha fatto bene, perchè, se le pretese arrivano fino a questo punto, allora io mi domando: cosa chiedono questi signori, per quanto rappresentino un esercito di 148 mila uomini, cosa domandano da tutta la collettività nazionale, che rappresenta 35 milioni di abitanti? E tutti sanno che le condizioni del produttore ed anche dell'industria non sono floride, ed essi stessi che fanno parte del popolo italiano, dovrebbero capire che oltre certi limiti non è neanche lecito domandare.

Ora, quando un Governo accorda una somma a questi agenti benemeriti di un pubblico servizio, e nell'accordarla trova il consenso del Parlamento e del paese, mi pare che esorbitare nelle domande sia qualche cosa di grave e di eccessivo.

In questi giorni si dice anche che l'onorevole Sacchi abbia promesso (io non lo credo, onorevole Sacchi, non lo credo affatto) che in un prossimo disegno di legge avrebbe accordato altri dieci milioni. (*Segni di diniego del ministro Sacchi*).

Ripeto: non ho dato affatto ascolto a queste voci. E riprendo il mio dire al punto in cui accennavo al fatto che io non mi trovo d'accordo con l'onorevole Giunta del bilancio, la quale ha creduto di fare buona accoglienza a un memoriale presentato dai funzionari direttivi, richiedente un aumento d'assegno a quelli che percepiscono uno stipendio da 4,800 lire fino a 7,200.

Comprendo che la somma era tenue poichè rappresentava un complesso di 400 mila lire per 80 funzionari; ma non mi pare che la domanda sia giusta.

Esaminiamo tutte le amministrazioni dello Stato: cominciamo dai capi divisione dei Ministeri, passiamo ai capi sezione, agli ispettori demaniali, agli ispettori delle imposte, agli ingegneri del catasto, ai funzionari delle prefetture fino al grado di consigliere delegato (non parlo delle poste e dei telegrafi) passiamo in rassegna tutti i funzionari dello Stato insomma, compreso l'esercito, e vediamo che se noi entriamo nel concetto di accordare un aumento di 500 lire a tutti i funzionari con stipendio dalle 4,800 lire alle 7,200, noi andiamo a creare un dissidio enorme, un dissidio gravissimo, perchè tutti avranno ragione di domandarci uguale perequazione.

E non credano nè la Camera, nè l'onorevole Sacchi che io sia contrario a questo aumento. Sono contrario solo per ragioni di perequazione.

Io riconosco che si potrebbero accordare a questi funzionari le 4 o le 500 mila lire; ma dico: badate alle conseguenze, badate al domani: e non parliamo più di leggi di perequazione; non parliamo più di studi di organici, che so che l'onorevole ministro Tedesco sta compilando per fare una parificazione generale. E se questa parificazione generale si fa fra tutti gli impiegati dello Stato, vorrete separare gli agenti delle ferrovie dai funzionari dello Stato? No, perchè in fondo ciò che esige l'amministrazione delle ferrovie, cosa è? È il contributo di chi produce e spedisce, è il contributo di chi riceve e di chi consuma.

Ed è il paese insomma che paga, e paga tanto i trasporti ferroviari come paga gli stipendi ai funzionari dello Stato; quindi ragioni di giustizia distributiva, ragioni di parità di trattamento. Ed io questa parte non l'approvo, non già per le persone, alle quali se io potessi mi assocerei per dare anche di più, ma perchè in uno Stato deve soprattutto essere tenuto di mira il concetto equo di distribuzione e di ripartizione normale di giustizia distributiva.

Se vi fossero nelle ferrovie degli altri utili, allora io credo che tutta la Camera largheggerebbe; ma quali sono i risultati che abbiamo? Dalle Società che avevano dato circa 50-60 milioni, siamo discesi ai 35, ai 30, ai 20, e l'onorevole Ancona diceva ieri, al nulla...

DI SANT'ONOFRIO. Dovremo dare dei danari!...

CAO-PINNA. ...E allora ha ragione l'onorevole Ancona. Egli nel suo splendido discorso ha trattato molte questioni nelle

quali io non posso entrare: ma ha ragione quando dice che non resterà un soldo.

Ora è lecito allargare a tutte le domande dei ferrovieri i cordoni della borsa ferroviaria, che in fondo è la borsa dei contribuenti, quando questa azienda, che rappresenta più di cinque miliardi, non vi rende neanche l'un per cento, e non vi renderà nulla, nè oggi nè forse per molti anni? Sarà molto se io non vado alle conclusioni dell'onorevole Ancona, che saremo al *deficit* dell'azienda ferroviaria e che dovrà soccorrerla il tesoro.

Ma si possono fare economie? Io credo di sì.

Oggi si hanno 284 agenti per ogni milione di prodotto lordo, e la Direzione generale stessa nella sua relazione riconosce che 250 sarebbero sufficienti; quindi sul totale di 148,227 agenti se ne hanno in più 21,227. Questi non si possono mandare via, lo capisco, ma, onorevole Sacchi, una riduzione graduale di questo personale, in modo da restringerlo ai confini logici, ossia a quella percentuale che risponda alla percentuale del prodotto, mi pare una delle forme indispensabili, anzi la più urgente, e sarebbe il miglior fondo di economia.

Due parole ancora sul materiale rotabile, per il quale recisamente dichiaro che sono contrario all'acquisto di nuovi carri, ne dirò la ragione, dirò che noi avevamo 66,610 carri nel passato quinquennio, e li abbiamo portati a 90,556 con un aumento del 36 per cento.

Ora con la richiesta di altri 8,000 carri si domanda il 9 per cento di aumento e se si viene ai 4,000 il 5 per cento di aumento; per provveder a questo materiale se, secondo la domanda, occorre 56 milioni, ora ne occorrono 28. A questi 28 milioni deve provvedere il tesoro dello Stato in due anni e l'amministrazione delle ferrovie coi suoi prodotti pagherà l'ammortamento e gli interessi, in 1,600,000 lire.

È necessario questo nuovo materiale? Quando la consistenza dei carri è cresciuta del 19.7 per cento, mentre il prodotto è aumentato del 15 per cento a me pare che non occorra assolutamente nuovo materiale, ma invece bisogna studiare il modo di utilizzare quello che si ha. Il problema è stato esaminato dalla Giunta del bilancio, che crede non vi siano i mezzi d'utilizzazione; ma studiamoli, intanto la stessa Direzione delle ferrovie riconosce che 11 mila carri su 91 mila erano rimasti inutilizzati, e che questa cifra si può ridurre.

Ora solo che riduciate gli 11 mila carri rimasti inutilizzati al 50 per cento, avrete i 4 mila carri che vi occorrono.

E non basta, come l'ha segnalato ieri l'onorevole Ancona. Quando vi sarete provveduti di questi carri dove li metterete? Sul binario, e allora per avere l'agevolezza di movimento per questi carri occorre una distesa di binario nelle stazioni che ora non si ha.

Questa distesa di binario taluni la vogliono di trenta metri, altri la credono necessaria di cinquanta, mentre le ferrovie dicono di avere 25 metri per carro.

Ma ammettiamo pure che i binari e tutto il servizio di parco dei carri sia insufficiente; ebbene, piuttosto che comprar dei carri, è meglio aumentare i binari nelle stazioni, poichè se si prendono i carri e poi si è costretti a lasciarli sui binari, esposti alle intemperie della stagione, deperiscono con una progressione molto più larga, di quello che avvenga nel deperimento normale, e s'incaglia maggiormente il movimento.

Quindi con l'aumento del materiale noi non creiamo che un nuovo e maggiore disordine di cose, per cui il movimento diventerà più difficile e più costoso, senza provvedere al servizio.

Ed ho finito.

Voglio solo dire una parola sulla ormai celebre Commissione di vigilanza parlamentare.

Quando si discusse l'esercizio di Stato, ricordo, poichè facevo parte della Commissione dei diciotto, di cui era presidente l'onorevole Lacava e fu relatore valentissimo l'onorevole Abignente, che dal progetto si voleva stralciare la parte concernente la Commissione di vigilanza, perchè questa venisse nominata quasi contemporaneamente all'approvazione del disegno di legge in modo d'avere subito un organo di controllo verso l'Amministrazione autonoma.

Ora non è certo mia la colpa nè degli altri miei colleghi facenti parte della Commissione: ma questa Commissione di vigilanza fu costituita in tale forma che non potè funzionare.

E difatti non funzionò mai, mentre quasi a scherno, vi è al Ministero dei lavori pubblici e me ne appello a quelli che sono stati al Governo, una sala destinata alla Commissione di vigilanza, ove invece non è mai entrato nessuno. (*Approvazioni*).

DI SANT'ONOFRIO. Fu il Governo a non farla funzionare!

ABIGNENTE, *relatore, ed altri.* No, no: il Governo non vi entra affatto.

DI SANT'ONOFRIO. Ma vi è stata anche una questione; l'onorevole De Martino si è dimesso!

CAO-PINNA. No, non è il Governo che non vuole che la Commissione funzioni, è l'Amministrazione delle ferrovie, posso dirlo chiaro, tanto più che io vivo nell'isola mia e le ferrovie dello Stato non mi riguardano.

L'Amministrazione delle ferrovie non vuole questa Commissione di persone che sentano la responsabilità del proprio ufficio e possano controllare tutta la sua azione per riferirne al ministro. (*Benissimo!*).

Ho letto la risposta che l'onorevole Sacchi ha dato, in proposito, al quesito della Giunta del bilancio e gli do lode della sua intenzione di volere far funzionare veramente questa Commissione, perchè solo con questo organo di vigilanza, è possibile avere qualcuno in Parlamento che assuma la responsabilità degli atti dell'Amministrazione delle ferrovie, è possibile avere anche un ministro che abbia la parte sua di responsabilità.

Onorevoli colleghi, ho parlato alla buona come lo sento, nella mia coscienza, onde rispondere al sentimento intimo dell'animo senza preoccupazione alcuna di nessun carattere nè politico nè ferroviario nè altro.

Se la legge verrà emendata, la voterò molto volentieri, ma se la legge rimane nelle condizioni in cui è, io dico francamente, in alcuni articoli sarò contrario. (*Approvazioni — Molte congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rava.

RAVA. Onorevoli colleghi, le dotte discussioni, le acute osservazioni, i sottili esami che abbiamo sentito di recente intorno al grave problema ferroviario, sia per la discussione generale del bilancio dei lavori pubblici, in dicembre, sia per questa più speciale e tecnica intorno alla proposta legge che riforma il personale ed i servizi delle ferrovie dello Stato, mi fanno tornare alla memoria le mirabili pagine in cui Leonardo Da Vinci descriveva la sua soddisfazione quando, dopo lunghe ansie, il desiderio vivissimo di aver dal duca di Milano un corpo per poter fare la *notomia*, veniva accolto. Egli infatti con la potenza mirabile della sua intelligenza e della sua arte, ben sapeva quanto contributo poteva dare alla scienza e all'arte colle spiegazioni e le tavole disegnate. Vivono sempre quelle pagine meravigliose; e lo Stato italiano ha l'obbligo ora di pubblicare,

dopo che è già ultimata la grande raccolta delle opere di Galileo. Notomizzando parte per parte quel corpo, che vincendo e le ritrosie e le opposizioni e le superstizioni dei tempi gli era consegnato, egli dava nuova luce per la scienza e per l'arte.

Queste leggi, la legge cioè del bilancio che abbiamo esaminata in dicembre e la legge che sta oggi davanti a noi, e la relazione Abignente rappresentano appunto ricco materiale di studio di *notomia*. Perdonerà quindi la Camera se un vecchio studioso, che in passato ha taciuto per altri doveri, farà alcune modeste osservazioni di solo ordine amministrativo finanziario poichè tale è il problema delle ferrovie, oltre che tecnico.

Io ho seguito ed imparato molto dai lavori lunghi e perseveranti della Giunta del bilancio, in cui mi volle la benevolenza dei colleghi, e consento nelle conclusioni della Giunta del bilancio, esposte così bene dal collega Abignente; in qualcuna vorrei andare anche più in là delle conclusioni proposte. Ed è questa la ragione per cui parlo.

Comincio da alcune promesse.

Nella discussione del dicembre, in cui furono oratori fortissimi gli onorevoli Ancona, Goglio, Nofri, Pozzi, Cao-Pinna, Montù, l'onorevole ministro Sacchi e altri, lo studio arrivò a questa conclusione: le ferrovie dello Stato hanno una triplice crisi, la morale, l'amministrativa e la finanziaria.

La morale e l'amministrativa, diceva l'onorevole amico Ancona che mi è vicino, parlano da sè. Tutti i lamenti del personale, del pubblico e del commercio, mostrano i bisogni delle ferrovie. La finanziaria pareva più oscura e meritava di essere messa in luce. E l'onorevole Ancona la mise in luce da maestro; i colleghi e la Giunta del bilancio, di cui fu oratore il mio amico onorevole Pozzi, valentissimo, non ebbero conclusione diversa.

L'onorevole Ancona e Goglio ed altri esposero la condizione delle cose. Ricordiamo come si erano prese in consegna le ferrovie dalle Società, in quello stato di deficienza e di malessere che tutti conosciamo, perchè, per i non buoni rapporti tra proprietario e conduttore, era stata da anni abbandonata la manutenzione e occorrevano 500 milioni per provvedere subito al riordinamento. E non si era riscattata la Rete meridionale.

Parlo in lingua povera per essere inteso da tutti.

Era dunque necessario che lo Stato rimettesse in pieno assetto tutti i servizi, e a tale scopo propose la spesa di 1,300 milioni,

gran parte della quale è impegnata e parte si deve ancora assegnare, ma 755 milioni sono già spesi.

La nostra rete costa cinque miliardi...

Una voce. Di più.

RAVA. ...ha ragione, costa di più, ma non arriva a sei miliardi. E si disse allora, in dicembre, che al tempo delle convenzioni, l'esercizio rendeva al Tesoro sessanta o settanta milioni all'anno e si soggiungeva: vogliamo che con l'esercizio di Stato non si perda questo reddito; provvederemo, sì, e largamente ad integrare i servizi e le dotazioni, ma faremo gravare sul bilancio dell'esercizio di Stato quella parte di interessi e di ammortizzo che tale nuova spesa domanda.

Con un capitale di cinque a sei miliardi, dobbiamo ricavare quei cinquanta o sessanta milioni di reddito che prima colle Società aveva il Tesoro dello Stato.

L'onorevole Ancona e gli altri colleghi ricordarono che tali previsioni non si sono avverate coll'esercizio di Stato; perchè il reddito nel primo anno era stato di 40 milioni, di 30 nel secondo, di 20 nel terzo e nel quarto di 37 milioni. Ma i 37 milioni del quarto anno, aggiungevano, si sono ottenuti per i poderosi sacchi di ossigeno che il mio egregio amico Bertolini, che non so se sia presente...

Voci. Sì, sì.

RAVA. ...aveva dato con savio criterio amministrativo, con la legge del 1909, che tolse dall'esercizio — lottando anzi col geloso custode onorevole Rubini — una spesa per passarla al Tesoro come spesa che già in parte spettava al conto del patrimonio anche al tempo dell'esercizio sociale; senza quell'aiuto straordinario il reddito sarebbe stato non 37 milioni; ma molto minore.

Ora si dice: colla legge Sacchi, che già era stata presentata nello scorso dicembre, altri 21 milioni se ne vanno per il personale. E non sono soltanto 21, perchè, dobbiamo calcolare anche quello che va per migliorar le pensioni e per altri compensi e premi al personale; e questo dobbiamo affermare nel Parlamento perchè il personale sappia quello che il Parlamento fa e tenga conto esatto delle concessioni.

Questo reddito delle ferrovie dunque scompare; l'onorevole Ancona lo chiamava « il gran moribondo » e si preparava già in dicembre a commemorarne la morte. Comemoriamolo pure, ma consideriamo una cosa. Questo confronto fra il reddito dato dall'esercizio di Stato (in questo sono ottimista, ma dovrò diventare pessimista più

tardi) e quello che davano le ferrovie colla legge delle Convenzioni, non mi pare giusto; perchè è vero che col sistema delle convenzioni noi ricavavamo 60 o 70 milioni pel Tesoro; ma sul bilancio dello Stato, o per una via o per un'altra, o per amore o per forza, con sottili accorgimenti, comparivano poi certe spese che gravavano il patrimonio dello Stato e più specialmente il bilancio del Tesoro e che avrebbero dovuto spettare invece all'esercizio.

Si dava un reddito annuo ma non si faceva la manutenzione del patrimonio. Era un errore economico.

Non certo riprenderò, dopo anni di silenzio, le lunghe e amichevoli discussioni, fatte in quest'aula cogli onorevoli Carmine e Rubini sulla questione dei fondi di riserva e delle Casse patrimoniali; ma, fatto sta (lo ricordo) che essendo stata sbagliata la formula iniziale delle convenzioni, essendo stato errato il dato del prodotto iniziale (lo si tenne troppo alto) essendo stato errato quindi tutto il sistema finanziario della manutenzione, fissando i contributi — per rifare il materiale, le linee, i lavori — in una percentuale di quel reddito iniziale che non c'era e non ci poteva essere se non dopo una lunga serie di anni..., tutto quell'edificio di cifre e di previsioni che posava su di una parte di reddito ferroviario che non esisteva, doveva crollare.

E fu il bilancio dello Stato che prima con prestiti, poi col pagamento degli interessi dei debiti e dei noli del materiale, poi col regalo degli interessi e poi col regalo del capitale, venne a pagare tali spese.

Se ricomponiamo oggi tutti gli esercizi sociali nella stessa misura come facciamo oggi dei bilanci dell'esercizio di Stato, non troveremo grande differenza, ossia pur troppo non troveremo mai un notevole e vero reddito. Questo voglio dichiarare, perchè questa è verità ineluttabile dei fatti.

Infatti, chi guardi che cosa ha pagato lo Stato al tempo delle Convenzioni al di là della formula finanziaria delle Convenzioni, prima litigando, poi cercando di provvedere e poi finendo a transigere o per cedere, perchè l'esigenze del commercio della vita economica della Nazione questo esigevano, ritroverà che tra quel reddito finanziario degli esercizi sociali e il nuovo e scarso reddito finanziario dell'esercizio di Stato non c'è gran differenza.

E ricordiamo il cattivissimo stato in cui erano le linee dopo 20 anni di esercizio,

Il reddito, ripeto, era fatto a detrimento del patrimonio che non si rinnovava.

Starei dunque quasi per dire oggi *parce sepulto* a questo moribondo reddito ferroviario. Io anzi credo che se partissimo da questo concetto che la nostra rete ferroviaria ha mirabilmente servito a consolidare, formare, costituire la nervatura dell'unità nazionale, se dicessimo: si sono spesi questi 5, o 6 miliardi per riaffermare con questa nostra rete ferroviaria l'unità nazionale, e non pretendiamo da essa, date le condizioni d'Italia quando si costituì, e lo sforzo poderoso e lento degli anni successivi, data la configurazione fisica della nostra penisola, le difficoltà delle comunicazioni, i monti, l'Appennino, le frane, le alluvioni che ci tormentano, c'intralciano dappertutto, non pretendiamo un reddito, ma lasciamo che questa spesa rappresenti *per ora* un sacrificio — nobilissimo — per l'unità nazionale. (*Benissimo!*)

Io non starò davvero a cercare che questa cifra di 5 miliardi e più dia il reddito, perchè questa cifra per ora, dato il traffico italiano, i milioni di tonnellate di merci che si muovono sul suolo italiano, non può dare un vero reddito. Lo darà.

Ho visto anche adesso in una relazione un confronto singolarissimo.

Il reddito delle nostre linee fu paragonato di recente al costo di costruzione... (se mi sbaglio, se non è nella relazione della Direzione generale, sarà in un altro documento ufficiale, mi correggano), ma il confronto tra il costo delle linee italiane ed il reddito che esse ora danno, mi pare che non abbia nessun valore.

Se, come tutti sanno, gli italiani non viaggiano molto ancora, se le merci italiane non si muovono ancora quanto all'estero; se tutta la vita economica della nostra nazione non è ancora così progredita e svolta da dare come nella Svizzera, nella Francia, nella Prussia, nella Germania, alto reddito chilometrico... non giovano questi calcoli, perchè non contano niente.

Le nostre linee ferroviarie costarono circa 400 mila lire a chilometro, su per più come quelle di Prussia, di Germania e di Francia. Le nostre anzi, diciamo ad onore dell'Amministrazione dello Stato, perchè i calcoli, dopo tanto discutere anche qui sono pacifici, costarono di più quando sono state fatte colla concessione alle Società esercenti, che non quando sono state fatte direttamente dallo Stato.

Lo Stato commetteva l'errore di stimarle

nel preventivo pochissimo, così da dover fare dopo molte spese aggiuntive; ma quando le concedeva alle Società, le dava a priori, a prezzi altissimi; e non c'erano supplementi. Orbene quando si tirano le somme, a errori liquidati, a preventivi corretti, e risarciti successivamente, si vede che la somma è forse minore per costo chilometro per le costruzioni dello Stato, che non per quelle delle Società.

E ad ogni modo la rete italiana costa come le reti estere, e su questo mi appello anche ai tecnici, perchè risulta da tutte le pubblicazioni di statistica e di amministrazione. (*Interruzione del deputato Ancona*).

Benissimo. Ringrazio l'onorevole Ancona del suo assenso: e basta guardare l'Appennino, e i monti, le valli, le frane e i torrenti per capire la ragione del costo italiano.

Dunque io credo che se il Governo e la Direzione generale delle ferrovie, ed il Parlamento stesso, partissero ormai da questo concetto che la rete italiana è ancora lontana dalla sua effettiva potenzialità e non può dare ora un reddito economico, come fa un capitale investito con acuta visione in qualche speculazione industriale, molte cose si chiarirebbero, e soprattutto cesserebbe questo dissidio, questo contrasto, questa gara continua, inesorabile tra la Direzione generale delle ferrovie, tra l'azienda ferroviaria insomma e lo Stato, intesa a modificare e tormentare i bilanci, per far figurare un buon reddito dell'esercizio; reddito che per le condizioni nostre non ci può essere e non c'è ancora.

È, per ora, la spesa che ha fatto la nuova Italia per saldare i vincoli della sua unità politica. Era necessaria e fu fatta al di fuori e al di sopra del puro concetto economico di impresa o di finanza.

Noi naturalmente di questo scarso reddito delle ferrovie italiane, di questa minaccia che con la legge Sacchi venga a cessare il reddito stesso e coi bisogni successivi si vada anzi al disotto, come prevedeva ieri l'onorevole Ancona, e poco fa l'onorevole Cao-Pinna, consideriamo le ragioni storiche, ma dobbiamo vedere anche alcuni altri elementi, vediamo soprattutto se la costituzione dell'Amministrazione che dirige tale azienda importantissima, risponda veramente alle sue esigenze economiche o se appunto non sia penetrata da qualche elemento, da qualche tendenza che aggravi il male, che cioè aggiunga alle condizioni di fatto che io un momento fa accennava ai colleghi, qualche altra ragione di malessere che si riverbera poi sul red-

dito e quindi sulle scarse risultanze del bilancio, imponendo nuovo peso del Tesoro.

Dopo il 1905 si ebbe questo ordinamento:

- 13 uffici centrali.
- 10 direzioni compartimentali.
- 1 Consiglio d'amministrazione.
- 1 Ispettorato centrale.
- 1 Consiglio generale del traffico.
- 1 Consiglio delle tariffe.

La spesa diventò grave:

- 46 mila impiegati di più e per essi
- 60 milioni di stipendi di più su
- 229 milioni di spesa totale di personale.
- 3 milioni e un quarto di spesa fitti.
- 6 milioni per illuminazione a gaz.
- 9 milioni di spese giudiziali e indennità.
- 49 milioni spese di riparazione del materiale che manca, e sta troppo fermo nei depositi per essere riparato.

Lo Stato fu generoso; diede 1,300 milioni; e acquisti larghi furono fatti:

- 1,931 locomotive e automotrici.
- 2,732 carrozze.
- 1,432 bagagliai.
- 35,762 carri per 600 milioni.

E di più si ebbero:

- 204 locomotive.
- 446 carrozze.
- 173 bagagliai.
- 28 carri,

entrati in servizio dopo il 30 giugno 1905, e già ordinati dalle Società.

Troppo; si disse e ripeté, troppa fretta, e non buona esecuzione e manutenzione.

E il reddito calò ogni anno; e minaccia senza nuovi spedienti di scomparire, come accennai.

Sono note alcune cause di maggiore spesa: abbiamo come cause normali di queste spese, l'aumento dei salari, l'aumento degli stipendi, l'aumento del costo di tutti i materiali, e via dicendo; e non abbiamo carbone in Italia. Ma abbiamo cause che furono chiamate qui nel dicembre « colpose » e le cause colpose sono la costituzione faraginoso (mi si consenta di dirlo con tutto il rispetto ai capi, agli uomini e alle cose, perchè qui siamo in libero campo di critica) e non felicemente ordinata dell'azienda ed aggravata da mali che secondo me sono un'eredità dell'*ancien régime* ferroviario, l'eredità che si viene rafforzando, e quasi cogli anni, incrudendo, per fermenti di altri mali amministrativi, che io accennerò brevemente, perchè i colleghi prima di me li hanno accennati molto bene, sicchè potrò anche sorvolare per far più presto.

Molte, moltissime critiche furono fatte anche nel bel discorso dell'amico Maggiorino Ferraris, ma pochi rimedi consigliati.

Il difetto fondamentale che riconobbe il ministro Sacchi in dicembre, quando si discuteva il bilancio, e che esposero dottamente egregi colleghi, è l'accentramento, è la complicazione e la burocratizzazione: l'assorbimento enorme, per cui tutto finisce a Roma ed a Roma si incaglia... se non si disperde.

Un grande politico inglese al principio del secolo scorso, criticando l'azione delle amministrazioni pubbliche che tendevano a troppo ingrandire, diceva che esse erano dei filtri a rovescio: mandate loro dei conti chiari e ritorneranno intorbidati.

Così accade ora.

Coll'accentramento, che la Camera si noti, *mai, mai* volle, venne sopra tutto la enorme quantità di personale — ora sono 149,000 dipendenti — e venne l'enorme sviluppo di servizi, che è dovuto anche al fatto che l'amministrazione ferroviaria, composta in fondo degli elementi che si trovavano nell'amministrazione delle grandi società, non ha più avuto avanti a sé lo spettro della mancanza dei mezzi, e degli azionisti non disposti a darli.

Il Parlamento, che ha trattato benissimo — e si deve dire — sempre l'amministrazione ferroviaria e che non merita certi rimproveri e certe critiche, che a torto alcuni, anche dell'amministrazione ferroviaria stessa vanno spacciando, o facendo spacciare, ha largheggiato molto e non solo nei mezzi.

La nostra azienda ferroviaria subito si è (dopo il 1905) trovata nella possibilità di spendere, e ha speso: ha portato il personale, per citare un caso, da 95 o 100 mila a 149 mila e tanti impiegati, così che la stessa ultima relazione del Direttore generale dice il numero superiore al bisogno! Ed essa stessa propone di ridurne il numero. E si impegna di farlo: e lo fa da un anno a dir vero. E così pei carri cresciuti molto di numero ma non bene utilizzati e riparati.

L'onorevole Sacchi, nel suo discorso dell'anno scorso, dichiarava a noi che di queste cose si era fatto ragione; che riconosceva essere esatte le critiche e che intendeva provvedere ai difetti, facendo opera di risolutivo decentramento, con un disegno di legge che saviamente riparasse a questi servizi.

Ecco il punto su cui io richiamo l'attenzione della Camera. Perchè ho sentito dire ieri da vari critici anche autorevolissimi, che il Ministero presenta ventuno milioni di spesa per il personale e risarcisce questa

nuova spesa con economie transitorie, e con altre stabili che in fondo saliranno a solo un milione e 800 mila lire.

Io dalle relazioni che ho letto e dalle lunghe discussioni che si sono fatte da uomini competentissimi nella Giunta generale del bilancio, mi sono convinto, e tutti possiamo farlo, che il proposito del Ministero (e, secondo me, deve essere appoggiato e incoraggiato per questa via) è non di fare una riforma per trovare i ventun milioni che occorrono per migliorare il personale (perchè il miglioramento del personale per me è una questione gravissima che bisogna risolvere, specialmente quando ci sono ancora degli stipendi minimi e di fame, quali lo Stato non può tollerare, e perciò non deve caricarsi di troppe funzioni e uffici e dipendenti) ma di fare una riforma amministrativa per togliere i mali che tutti qui hanno denunciato, per riordinare cioè i servizi, e dare, in altre parole, contro-vapore alla tendenza che fin qui si è seguita e che ci ha condotto a tali risultati che la Camera è concorde a lamentare.

Tutti criticano anche troppo e tutti sono scontenti di questo stato di cose, fino al punto che l'onorevole Leali ci propone oggi nientemeno che una Commissione d'inchiesta per ricercarne le cause!

V'è un'altra causa.

Questo male va esaminato con documenti, con cifre, e anche con una certa indagine psicologica. Dopo il 1905 molti si piegarono di mala voglia all'idea dell'esercizio di Stato; le vecchie diffidenze cercarono una *formola*, e la trovarono... E fu espressa in una parola che ebbe subito la simpatia di tutti e che ha fatto una grande fortuna, ma che è stata interpretata troppo diversamente per formare una base sicura su cui posare i principi giuridici, finanziari ed amministrativi atti a regolare questa azienda. La parola è stata *autonomia*. I vecchi del Parlamento debbono ricordare, quando qui fu discussa l'autonomia universitaria, che Silvio Spaventa si alzò da quei banchi di destra a discutere, con la mente alta del filosofo, il contenuto preciso ed il significato di questa parola ed a dimostrare alla Camera che, nei sistemi parlamentari e nei sistemi rappresentativi, un'autonomia che volesse dire assoluta indipendenza di fare e di disfare, non poteva esistere, perchè il Parlamento sarà sempre sovrano e dovrà stabilire le spese col bilancio ed avrà il diritto di sapere come le somme furono erogate.

Orbene: questo significato e questo con-

tenuto della parola autonomia non è stato così interpretato, diciamolo francamente, dall'Amministrazione delle ferrovie. Questa amministrazione, — come si vede dagli atti e soprattutto dai fatti, — che mi spingono a esporre quest'ordine d'idee, — ha cercato interpretare la parola autonomia come assoluta potestà di fare. Ed infatti l'onorevole presidente del Consiglio, che è felicissimo il più delle volte nel trovare frasi dense e caratteristiche che sanno fotografare una situazione di cose, l'ha chiamata « il Vaticano ferroviario, infallibile e insindacabile ». E ammonì contro tale tendenza.

Ora se l'autonomia deve essere considerata in codesto modo, essa non è compatibile col sistema parlamentare e democratico, di cui noi siamo figli e seguaci; bisogna che essa ceda. Perchè noi certo non abbiamo nessuna voglia di rinunciare, almeno per parte mia, al nostro diritto di sindacato sulle spese approvate.

TURATI. Basta un Vaticano solo!

RAVA. Basta un Vaticano solo.

L'autonomia è la facoltà di governarsi con la propria legge; coi limiti e i mezzi dalla legge stessa assegnati. Diciamolo con parole semplici, senza entrare nel campo filosofico. Non può esistere assoluta dipendenza dai pubblici poteri... che devono pagare.

Assoluta autonomia di un'azienda di Stato, dunque, non può esistere: perchè sarebbe un controsenso. E questo fu dottamente spiegato dall'onorevole Rubini, nella sua prima relazione al progetto del 1904: che io pure firmai come ministro del commercio, e fu illustrato bene dall'onorevole Carmine, che fu, credo, assertore primo di questa forma d'amministrazione ferroviaria (ma si sapeva bene in quali limiti e con quali norme dovesse essere contenuta); fu spiegato nella seconda relazione ferroviaria che diventò la base della legge provvisoria del 1905; fu spiegato e commentato dottamente dall'amico Abignente, nella relazione al disegno di legge, 1907, presentato dal compianto e caro Gianturco, e così validamente da lui difeso, che diventò la legge del 1907, vigente tuttora, con le modificazioni apporgete ultimamente (1909) dall'onorevole Bertolini.

Dunque questa autonomia assoluta di una azienda di Stato, staccata dal Governo e dal Parlamento, non esiste: non dico però che essa non debba cercare di rendersi sempre più sciolta, meno legata dalle mille formule dei controlli e sindacati, soprattutto preventivi perchè questo è giusto: ma non

esiste in nessuna parte indipendente. Belgio, Prussia, Austria, Francia, Svizzera hanno simili amministrazioni delle ferrovie di Stato; ma sono regolate e sindacate ed hanno da per tutto un controllo parlamentare. E come no? Il Parlamento vota i fondi. E, se non li vota, l'autonomia va per aria. Non solo; ma hanno, all'estero, pure gli uffici di riscontro delle singole Corti dei conti; e in Prussia, ad esempio, un delegato della Corte dei conti è il capo d'ufficio e segue e regola le spese in modo, che sia poi più facile la risoluzione delle questioni eventuali. Io non nego, lo dirò subito e franco, i progressi ottenuti nell'esercizio di Stato (non critico per passione), le migliorie fatte, la buona volontà di fare. Per gli studi che tutti seguiamo, e in questi ultimi giorni, per molti fatti che ho appreso nelle discussioni della Giunta del bilancio, nei quesiti fatti e nelle risposte ricevute i caratteri di questo nostro, grande edificio, basato sull'incerto contenuto e la varia efficacia della parola autonomia, che ha due diverse interpretazioni, si capiscono i caratteri stessi, che già si riscontrerebbero mirabilmente da chi esaminasse le gestioni al tempo delle società.

Allora gli impiegati capi delle amministrazioni guardavano sempre al bilancio dello Stato; e, più che curarsi (specialmente una di queste grandi società; diciamo pure, perchè ciò si manifestò bene dalla liquidazione) più che curarsi di migliorare il servizio e trarre dal perfezionato servizio la ragion d'una migliore vita economico-amministrativa, miravano al bilancio dello Stato; e di lì, contese e questioni, per aumentare i redditi non con l'esercizio, ma con contributi del tesoro e per scaricare spese. Ora questa tendenza psicologica mi pare che duri in certo senso nell'amministrazione ferroviaria.

È un lavoro continuo per portare le spese d'esercizio sul conto del patrimonio; e, sopra tutto, è una questione continua con la Corte dei conti e col sindacato parlamentare, e col sindacato delegato dal Parlamento.

Le cose come sono oggi, dopo sei anni, e i lamenti, fors'anco troppo alti, mostrano la necessità del rimedio. Ed è per questo che dissenso dall'onorevole Maggiorino Ferraris, che ha fatto un così bel discorso, nel quale io e molti, credo, siamo d'accordo. Dissento perchè egli ha con vigile cura mostrato come tante economie e tante migliorie e tante semplificazioni si potrebbero fare e non si fanno, come tante riforme che darebbero un utile,

non si attuano, ecc. Sono d'accordo con l'onorevole Ferraris nel domandare queste cose; come sono d'accordo in altre dette dall'onorevole Ancona; ma non sono d'accordo nella conclusione dell'onorevole Ferraris il quale ha detto: lasciamo le cose come stanno. (*Interruzioni dal Centro*). Dissento pure dall'onorevole Ancona che domandava una riforma radicale, ma poi non la vuole ora.

Io ho posto il problema così: credo che la tendenza, dopo questi anni d'esercizio, la tendenza antica continui: cioè mirare molto allo Stato e domandar molto al bilancio senza far tutto quanto è necessario (economie, semplificazioni, riforme) per l'esercizio.

Noi non facciamo che consolidare così degli attriti infecondi (e adesso ve ne leggerò le prove e i documenti: perchè su questo è stata richiamata l'attenzione del Parlamento); disperdiamo valide energie e lavoro utile: è dunque ormai necessario, facendo contro vapore, venire ad altri rapporti. Se sbaglio, qui ci sono uomini tecnici eminenti che mi potranno correggere. Non c'è concordia fra azienda ferroviaria e Stato.

Dico la mia impressione di studioso di cose amministrative. Perchè il problema qui non è solo strettamente tecnico nel senso solito di binari, di foggia di locomotive, di automotrici, di carri, di armamenti, ecc.

Dunque il problema è anche, e per molti rispetti, amministrativo, non solo cioè da ingegneri ma da amministratori, da finanzieri ed economisti.

Quale sia l'amministrazione l'avete sentito dai competenti; lo sentiamo dagli impiegati alti; lo leggiamo nelle riviste, l'udiamo nelle conferenze; l'abbiamo letto anche in un opuscolo che l'onorevole Turati ha pubblicato, ed ha fatto molto bene, in questi giorni, opuscolo argutamente scritto, passionato, sì, come tutti questi libri sogliono essere, e che ci rappresenta l'impressione di un piccolo impiegato dell'amministrazione, che sa esporre bene e ha le sue tendenze, ma fa la polemica con arguzia di forma e con gusto d'arte, così che si legge volentieri.

Leggete l'aneddoto della tavola di legno caduta dal treno e vedrete le complicazioni burocratiche eccessive.

Noi abbiamo organizzato un'infinità enorme di carteggi e di discussioni: e non abbiamo mai individualizzato la responsabilità e le decisioni; ogni carta, se perviene all'autorità superiore, passa a quella immediatamente inferiore e così via via fino ad un umile *travet* che dovrà evadere (*sic*) la

pratica; se capita ad un umile *travet* questi è felice di mandarla al capo sezione e poi al capo divisione. E poi da Napoli passa ad Ancona, a Torino, a Milano, di qua e di là, e a Roma; e se poi qualcuno cerca la pratica perchè un binario o un lavoro nella sua stazione, un bisogno della ferrovia, non la trova più, perchè a Roma si dice che l'ha Bologna, Bologna, Ancona e viceversa; un ufficio la manda all'altro ufficio e via dicendo, così si perdono degli anni. E tutto questo poi si risolve, come ella sa, onorevole ministro, in certi paesi, protestando su giornali, scrivendo delle amare lettere al ministro, infine tormentando l'onorevole Dari, e poi l'onorevole De Seta con le note quotidiane interrogazioni. (*È vero, è vero!*)

In Romagna, onorevole Sacchi, si risolvono invece con dei comizi di protesta e con delle aspre parole, che tutta la nostra buona volontà non serve a raddolcire, perchè la gente si stanca e si rivolta contro la burocrazia.

Troppo aspettano, e troppe cose aspettano! Il traffico è raddoppiato in Romagna, ma non si migliorano i servizi e nelle stazioni cresce il lavoro non le comodità necessarie. E tutti gridano per gli indugi enormi. E così mentre tanti migliorarono il servizio tra la Romagna e Roma è sempre deficiente e incerto.

Ora tutto questo rappresenta uno sperpero di tempo e di danaro e rappresenta soprattutto la perdita grave di quella cordiale armonia che in un servizio come questo, che è il gran regolatore della vita economica della nazione, deve esistere; perchè noi a forza di dissidi perdiamo il vero scopo, la vera meta che questo servizio deve avere; vale a dire agevolare, aiutare, fare funzionare il meglio che sia possibile la vita economica del paese, (*Bene! Benissimo!*) scambiare con rapido moto i prodotti di tutta Italia, trasportare dall'estero tutto ciò che occorre alle nostre industrie, mandar fuori le nostre derrate. Insomma se rinunziamo *per ora* al reddito di cinque miliardi, dobbiamo avere almeno la soddisfazione di alimentare, rafforzare l'energia economica del paese.

Ora questo, onorevoli colleghi, noi lo possiamo fare semplificando i servizi, riducendo, disciplinando il personale, migliorando i traffici, le tariffe, accrescendo la velocità dei treni merci, ma non lo faremo mai litigando tutto il giorno tra un ufficio e l'altro, e uffici ferroviari e uffici di altri Ministeri e di Corte dei conti, fra Direzione generale e presidenza della Corte dei

conti; così tutte le attività si perdono e non si conclude niente di buono. (*Bravo!*)

Infatti si lamentano (ecco il risultato) i deputati, si lamentano i commercianti che perdono il danaro, si lamenta perchè non vede bene i conti la Commissione di finanza del Senato per bocca dell'illustre Finali e non è persuasa che i conti debbano indugiare tanto; si lamenta la Giunta del bilancio, protesta la Corte dei conti che richiama l'attenzione della Camera su questo stato di cose. E si lamenta anche il ministro che è poi la prima vittima, così che, colla prudenza che la posizione gl'impone, studia e ci presenta una riforma per modificare questo sistema accentrativo.

E più di tutti si lamenta l'industria nostra, ed è giusto, perchè mancano lavori che sarebbero necessari, mancano carri, e soprattutto binari; e difettano, o, si negano nelle stazioni raccordi necessari.

Infatti io vedo delle cose che non mi so spiegare.

A Massa Lombarda (non fo una *reclame* elettorale perchè io sono ora deputato di un'altra provincia) c'è una Ditta grandemente benemerita per la nostra agricoltura; sono i figli dell'antico collega nostro senatore Bonvicini che sedeva là (*Accenna a destra*) che molti anziani qui ricorderanno; essi hanno sviluppato nei poderi la coltura del pesco con la mezzadria e con enorme progresso agrario e sociale.

I coloni da principio resistettero, ma poi vennero a più savio consiglio e si sono assai avvantaggiati col reddito della nuova coltura, tanto che quest'anno sono stati mandati di là al mercato di Berlino 146 mila lire di pesche in tante cassette; il solo fornitore delle cassette, che è un mio amico, ne ha consegnate per la spesa di 20 mila lire.

Or bene questa Ditta non riesce ad aver ancora un piccolo binario di raccordo. E la Direzione generale non risponde.

E la ferrovia, da costruirsi, Russi-Faenza non riesce ad aver assicurazione pel servizio cumulativo. Ed è sospesa. E le stazioni di Romagna non hanno avuto alcuna miglioria malgrado l'enorme aumento di traffico.

Sono piccoli aneddoti questi, onorevoli colleghi, ma ce ne sono tanti, e non si riesce ad avere la risposta alle preghiere fatte ed a sapere ancora perchè non viene data. E spesso danno risposte inesatte!

Io non vado per le scale della Direzione generale perchè allora si sentirebbe dire: ecco l'influenza parlamentare, ma sarò co-

stretto ad annoiare il ministro con la solita interrogazione, perchè in ultima analisi il padrone di casa, diciamolo francamente, è il Parlamento.

Se non risponde la Direzione c'è un mezzo speciale, l'interpellanza e l'onorevole Sacchi, nel suo grande ed alto sentimento di deferenza al Parlamento risponderà subito; e la risposta la dovranno preparare alla Direzione generale, perchè il padrone di casa, ripeto, è il Parlamento.

Una voce a sinistra. È stato sfrattato.

RAVA. No, non si farà sfrattare.

Io ho sentito testè l'onorevole Morpurgo lamentarsi di fatti di questo genere, ed ho sentito ciò che gli ha risposto per i carri l'onorevole Ancona, che vive in mezzo a tali cose e come scienziato e critico conosce questo sistema.

Ebbene diceva poco fal'onorevole Ancona: « I carri li faranno lo stesso! » Io spero di no, se la Camera nega, perchè altrimenti, dirò col Morpurgo, tutto il nostro lavoro sarebbe inutile. E così l'onorevole Rubini, dice « che non si farà il decentramento, perchè non si vuole ». Ma nemmeno le leggi valgono? Ed io so quante fatiche, quanta resistenza, quanta operosità i miei colleghi Bertolini e Ferraris ed il povero Gianturco, ministri dei lavori pubblici, seppero usare, io parlo serenamente, di fatti e tendenze, perchè osservo questo spirito di lotta di resistenze e di contrasti.

Per esempio, nelle tariffe noi, abbiamo ancora, per la terza classe, che è quella che paga le spese ferroviarie in maggior parte, la tariffa più alta di tutta Europa, ma non si fanno riduzioni od altro: e nella tariffa delle merci, come l'onorevole Maggiorino Ferraris accennava l'altro giorno, abbiamo fatto complicazione grandi, 776 tariffe e 1569 voci, sono centinaia, vanno al migliaio, per cui si confonde il commercio, errano certi uffici e si provocano reclami, mentre sarebbe facile semplificarle e migliorarle.

ANCONA. C'è una Commissione.

RAVA. C'è una Commissione, amico Ancona. Va bene... (*Interruzioni del deputato Bertolini*). Lavora e fa bene, non dubito di ciò...

Vorrei vedere, per esempio, dico all'amico Bertolini, un'altra cosa: mancano le statistiche dei redditi delle linee; sarebbero utilissime perchè in certe linee potranno aversi o non i diretti, secondo che i prodotti siano alzati o no. Ma se non le pubblicano queste statistiche, come si sa? Ci sono solo quelle del 1907 pubblicate adesso.

Ora io dico non dovrebbe essere difficile averne anche di più recenti. Poi ci sono delle cose stranissime, che non dipendono dai ministri, perchè i ministri non le possono sapere. Gli stampati ufficiali! Si legge per esempio: a Torino si stampa ciò che occorre a Bologna, a Bologna ciò che occorre a Firenze, a Firenze ciò che occorre a Napoli. È vero? Non si vede la ragione di tali complicazioni.

Così i carri crebbero, crebbero molto di numero, ma poi non furono nè bene utilizzati, nè bene riparati. Questo, se è vero, è difetto di organizzazione. Se c'è un Vaticano ferroviario, dichiaro che io non ho un Sillabo: cito quel che ricordo in fretta che ho letto in documenti stampati. I vagoni si vogliono di regola spedire pieni; e l'attesa dà una perdita enorme di tempo e danni. Di economie se ne potrebbero fare e l'abbiamo sentito dall'onorevole Ferraris e si studiano; ci sono Commissioni che fanno il loro dovere, non ne dubito, me ne compiaccio anzi, ma sollecito le conclusioni anche per calmare coloro che vedono solo i mali. Sono tanti! E perchè non si dica che io pure vedo solo il male, dichiaro che nella relazione ultima delle strade ferrate mi è piaciuto molto di vedere la cura che la Direzione delle ferrovie dello Stato ha per la scuola; ne ha create varie a sue spese, e aiuta gli scolari con due educatori qui e a Grosseto; e in certi comuni come a Rosano, ecc. ha istituito nuove scuole. E mi rallegro molto di vedere che ha raccolto un fondo di 500 mila lire per un istituto degli orfani. I ferrovieri non desiderano, pare, molto, tale istituto di previdenza umanissima perchè costerà loro qualche piccolo sacrificio; il rilascio di una giornata di lavoro; specie dispiace ad alcuni che non hanno figli. Ma io credo che sia questa una necessità e un dovere. E ho difeso l'istituto in Giunta non solo per l'esempio che ci viene dall'estero e da noi, dove lo fecero i maestri elementari, e i professori medio lo desiderano, ma perchè è necessario organizzare un simile utile e nobilissimo servizio di previdenza. La spontanea iniziativa delle Ferrovie già ha dato buoni risultati: i ferrovieri, come si vede dalla relazione ultima, hanno già raccolto mezzo milione per questo servizio. Quindi lodo anche questa bella iniziativa della Direzione.

Una giornata di lavoro dei ferrovieri importa 396 mila lire, e con un contributo di questo genere si può favorire la formazione di questo istituto che raccolga tanti

poveri orfani dolorosamente abbandonati per la morte del genitore, specie se questa sventura capita negli anni in cui, ad esempio, la madre superstite non ha nemmeno la pensione.

Alle cose dette aggiungete, onorevoli colleghi, le dispute e le discordie tradizionali — per diversa tendenza — tra ex-impiegati adriatici ed ex-impiegati mediterranei, e dell'Ispettorato che coll'accentramento enorme venuto dall'effettiva paralisi dei dodici compartimenti, hanno peggiorato i mali.

Mi si dirà: questi lamenti, queste critiche, questi contrasti dove li apprendete? Onorevoli colleghi, io ho letto le due relazioni che la Corte dei conti ha presentato al Parlamento per i due esercizi 1905-906 e 1906-1907; ed ho notato che nell'ultima pagina la Corte stessa richiama l'attenzione del Parlamento; ho visto la legge Bertolini che ha tolto una quantità di cause che provocano contrasti, appunto agevolando e semplificando, per vedere (com'era desiderio di tutti e del ministro) che questi rapporti funzionassero meglio, come infatti, spero, funzioneranno nell'avvenire.

Ma certo è che, per i primi due esercizi, la Corte dei conti si è lamentata che il bilancio non era fatto secondo la legge, che i documenti non le venivano a tempo, che c'erano questioni continue se dovesse o non si dovesse presentarli; che non si volevano dalle ferrovie presentare i ruoli delle paghe, che mancava una vera ragioneria generale. Perchè questo è curioso in tanto accentramento: da quelle due relazioni risulta che sono ancora mantenute in vita le due ragionerie generali dell'Adriatica e della Mediterranea, e a Roma la Direzione non ha altro che una sintesi dei conti, sui quali poi la Corte dei conti non può esercitare il suo controllo. Questo dice la Corte dei conti. Non so se sia stato modificato ora; ma questo ho letto e questo si trova nei due volumi citati. La Corte dei conti si è lamentata, e allora (dice) dopo le sue vive insistenze i conti si mandarono quasi per dispetto e senza ordine cronologico, senza allegati. E quindi proteste, e si provoca così una perdita di tempo, perchè messi tra uscio e muro i capi dell'azienda ferroviaria si vogliono difendere e volendosi difendere con abilità e con ingegno, che non manca loro certamente, si fanno le repliche, le discussioni e... le perdite di tempo e le complicazioni.

Dice anche, la Corte dei conti (la Corte dei conti, si noti, fa il riscontro consuntivo, il preventivo non lo fa...)

MOLINA. Ci vorrebbe altro! Vorrebbe farlo...

PRESIDENTE. Onorevole Molina, non interrompa. Parlerà poi; aspetti. Ella è al numero 21. (*Si ride*).

RAVA. Lo so, e lo dicevo; il controllo è successivo, e tale già fu con la legge del 1905.

La Corte dei conti in questi documenti, a pagina 10 della relazione del 1908, conclude (non affermo che sia esattissimo: anche la Corte dei conti avrà i suoi pregiudizi di classe o di casta, direbbe Spencer; e lo sanno tutti i ministri) conclude che la legge è delusa completamente, perchè non si applica quello che il Parlamento approvò; non si sta nei limiti del bilancio, e dopo per sanare si ricorre al Consiglio dei ministri. E aggiunge: se non va bene si modifichi la legge; e fu modificata infatti, e felicemente, nel 1909.

Per esempio, la Corte tratta a lungo dei contratti; si lamenta che non siano stati presentati, che si facciano tutti a trattativa privata, si lamenta che non sono rispettate nemmeno le norme che l'amministrazione ferroviaria medesima ha posto da sé stessa per sua norma, ossia che dopo novanta giorni se non sono approvati i contratti può l'aggiudicatario dirli decaduti, e non vuole, così, rispettare quella norma che essa stessa si è imposta.

E ci sono i conti provvisori e d'ordine che sfuggono al bilancio.

E la Corte dei conti aggiunge che su cinquemila deliberazioni di lavori solo un decimo venne al suo esame; che ci sono danni finanziari per lo Stato ammettendo un sistema di autonomia (ecco che ritorna questo concetto) inteso in questa maniera. E non basta.

L'azienda ferroviaria fa dei lavori sulle linee private da essa esercitate, e quindi nascono delle competizioni, perchè i proprietari delle linee private non vogliono pagare, e fanno cause, e via dicendo.

E le ferrovie non vogliono per ciò chiedere il permesso nemmeno al Ministero dei lavori pubblici (pagina 42) perchè, dicono, è il direttore generale che approva i lavori da eseguirsi nelle linee esercitate dallo Stato, e la legge non dice che siano proprietà dello Stato; e quindi esse intendono di fare. Ma un bel giorno poi verranno le cause, che ricadranno sul patrimonio dello Stato. Io non dico che nelle grandi aziende non accadano di questi inconvenienti e di questi fatti; dico soltanto che si manifesta lo spirito di un tempo, la mania di discutere, di opporsi, di vedere il nemico dove do-

vrebbero considerare l'alleato, e cioè proprio nel Parlamento, nella Corte dei conti, nello Stato insomma, il che porta a far disperdere una quantità di energie.

Spesso mancano i contratti e si fa l'opera senza averli, con gravi difficoltà per poi parlarla. Il bilancio stesso non ha vera personalità perchè sopravvengono i « saldi » che turbano il concetto di competenza.

È insomma la mentalità ferroviaria antica che dura; e non può non essere così in fondo, perchè la natura degli uomini è sempre quella; e quando si sta contro lo Stato con false scherme continue, si perdono delle energie, delle attività, e delle forze che potrebbero piegarsi al bene.

Dico che nella legge del 1907... (*Rumore dalla tribuna della stampa*).

PRESIDENTE. Ma che cosa è questo ululato? Se c'è un gufo lassù, lo portino al giardino zoologico! (*Vivissima ilarità*).

RAVA. Io dico che nella legge del 1907 c'erano forse, per l'improvvisazione ardita che l'Italia ha dovuto affrontare per organizzare le sue ferrovie, nella legge del 1907 c'erano forse esigenze di controlli un po' eccessive, che valgono nei Ministeri ma che sono inadatte per l'azienda ferroviaria benchè fatti a tutela del tesoro.

Ma ho già detto poco fa che l'onorevole Bertolini con la legge del 1909 tolse tali divergenze, semplificò tutti questi controlli, riconobbe volentieri la giustizia di certe esigenze del bilancio ferroviario e ridusse i contributi di ammortamento, tanto che l'onorevole Rubini prima, e ora l'onorevole Ancona, si lamentano che si accresca il reddito ferroviario a scapito del patrimonio, e quindi a scapito del Tesoro.

Con quella legge l'onorevole Bertolini ridusse i controlli, diede la facoltà di fare contratti fino a 50 mila lire, diede facoltà dei treni leggeri, liberò l'azienda dalle infinite questioni dei piccoli indennizzi, e da altre cose del genere, appunto con spirito moderno cercando di semplificarla e di agevolarne sempre più l'azione.

La mia tesi dunque è questa: che il Parlamento ha sempre cercato di aiutare, con mezzi, e di favorire e di confortare l'azienda ferroviaria, perchè mano mano che sono venuti dei lamenti, e si sono verificati degli ostacoli, subito ha cercato i mezzi per toglierli e per venire in aiuto con la cooperazione più utile.

Anche ultimamente si avevano difficoltà per la forma del bilancio delle ferrovie che non era e si voleva mettere nello stesso sesto del bilancio dello Stato; si avevano

conti fuori bilancio; e conti sospesi. E l'onorevole Bertolini nominò una Commissione della quale chiamò a far parte acuti consiglieri della Corte dei conti, come il Riccio, ed altri uomini competenti delle ferrovie.

Questa Commissione studiò bene la materia, così che quest'anno il bilancio delle ferrovie fu presentato alla Camera con le forme rinnovate e con tutte quelle migliorie che l'Amministrazione desiderava e che erano imposte da sue necessità; il che costituisce un altro aiuto allo sviluppo normale della grande azienda.

Ora abbiamo un bilancio omogeneo e in relazione a quello dello Stato

La Corte dei conti nella sua ultima relazione pregava il Parlamento di prendere in considerazione i suoi lamenti anche perchè, diceva, non avendo avuti in comunicazione i conti giudiziali, ed essa veniva meno ad un suo grave dovere di legge.

E invocava almeno una speciale leggina per dirimere tale questione non semplice.

Non so se questi conti giudiziali sieno stati in seguito mandati alla Corte; lo apprenderemo dalla prossima sua relazione.

Ma basta di ciò.

Al punto in cui siamo, e dopo le critiche del dicembre ultimo, dopo che tutti ebbero invocato il decentramento, l'onorevole Sacchi è venuto precisamente a proporre, secondo le promesse, una forma di decentramento, ed insieme un miglioramento degli stipendi dei ferrovieri. Sono le due parti del progetto. Io sono lieto di questo miglioramento perchè credo che sia giusto e perchè è male che in un'azienda dello Stato si mantengano degli stipendi di fame.

Anzi a questo proposito desidererei che il Parlamento riprendesse il disegno di legge del compianto Baccarini, il quale stabiliva un minimo equo di salario; perchè così non si avrebbero tutti quei lamenti che si odono per tali assegni miseri che poi tirano con sé anche i maggiori e sono causa di spese gravi; desidererei un minimo di salario (due o tre lire siano) per il quale la vita fosse possibile; lo Stato non può essere bene servito da gente che ha fame.

Sono contento del resto anche perchè, lo dico francamente, a malgrado delle critiche fatte dall'onorevole Nofri, è stato compreso nel miglioramento anche il personale dirigente fino a un dato grado. Anche questo personale ha diritto ad essere considerato e non credo che per questa umana disposizione nasceranno quegli antagonismi di clas-

se con altri funzionari di Ministeri ai quali accennava poco fa l'onorevole Cao-Pinna perchè si tratta di personale di categorie e funzioni e doveri diversi. (*Interruzioni del deputato Nofri*).

Lei dice che non ci sono quattrini; ma si tratta di pochi funzionari che saranno al più 500 e la somma è non grave.

Insomma il mio concetto è questo, che se si migliora la condizione degli uni, è bene migliorare anche la condizione degli altri, perchè formano una stessa famiglia. (*Interruzioni dei deputati Nofri e Pescetti*).

PRESIDENTE. Onorevole Rava, la prego di parlare alla Camera, e di non far dialoghi con l'onorevole Nofri. Tanto non lo converte!

RAVA. Lo so, onorevole Presidente, ma difesi qui io, onorevole Pescetti, nel 1902 i salari inferiori e gli stipendi miseri dei ferrovieri.

Dunque l'onorevole Sacchi ha fatte le sue proposte le quali oggi sono venute alla nostra discussione.

Prima di tutto, il progetto è stato presentato, secondo gli impegni presi, come decentramento, ma molti hanno subito criticato e affermato che questo non è un decentramento, e sono venuti molti autorevoli tecnici a dimostrare che anzi questo è un accentramento maggiore. Io credo che noi non ci intendiamo, ed è questa la vera ragione, per cui oggi ho annoiato la Camera; almeno si senta la voce di uno, che desidera un radicale decentramento, cerca che sia ordinato così, e prega il ministro — forse sbaglierò — che in questa via continui e perseveri: cioè decentrare e render semplice. Io credo che la rete italiana, così, come è oggi unificata, con 13 a 14 mila chilometri, sia troppo grande. L'amico onorevole Ancona, ci ha raccontato un aneddoto di un direttore di ferrovie francese, il quale gli aveva mostrato come in Francia mantenessero moduli con finche, che più non avevano relazione alcuna col servizio perchè non amano cambiare e alterare le cose. E così il Ferraris. Io citerò un altro aneddoto, ed è questo, che qualche anno fa un capo della *Paris-Lyon-Méditerranée* in occasione di un pranzo, che gli fu offerto a Roma, espose la tesi che il vero tipo della rete, che si può dominare e governare bene, è di quattromila chilometri.

Questo disse un tecnico competente.

E l'onorevole Sacchi presenta un progetto, in cui divide la rete in tre parti. (*Interruzione del deputato Nofri*).

Non divide nulla? Lo vedremo. Io credo, col testo della legge, che la divida, ella crede di no. E che posso farci? E cosa, che sapremo. Si avrà la spiegazione del testo.

Infatti legga negli allegati le risposte: ci dicono che si formano tre reti con tre centri Torino, Bologna da tutti riconosciuta sede naturale geografica di azione ferroviaria, e Napoli, aventi ciascuna quei quattromila chilometri circa, che risponderanno alle esigenze di un buon servizio.

Le risposte date alla Giunta dei bilancio dicono che questa è veramente una partizione, che si dividerà il personale e che si divideranno quei famosi carri, che tutti invocano in autunno e che nessuno vuole in inverno...

NOFRI. E che ognuno se li terrà per sè.

RAVA. Non potrà, onorevole Nofri, perchè, se ogni rete avrà la sua dotazione, sarà responsabile dei carri suoi o pagherà il nolo, se tiene gli altrui. Io credo che la divisione in tre reti avrà per conseguenza la divisione del personale del materiale ed anche magari del bilancio. Questo ce lo dicono gli allegati. Il decentramento e la divisione in tre reti darà la possibilità di constatare quale delle reti funzioni meglio, quale utilizzi meglio questi ormai famosi carri, che non si riparano e giacciono nei parchi inutilizzati e invalidi. Insomma per mia parte, desidero un decentramento in questo senso che permetta di adottare in ciascuna sede, se si vuole, « l'ordinamento a servizi » dell'Adriatica, che tutti ora lodano, compresi i ferrovieri e i colleghi socialisti; e lasci poi vedere come l'azienda funzioni, con tre direzioni diverse, e con ordinamenti adatti al suo tipo. (*Interruzioni del deputato Nofri*).

PRESIDENTE. Onorevole Nofri, non interrompa. Pensi che ieri parlò per due ore; e che riparlerà ancora nel corso della discussione.

E lei, onorevole Rava, parli alla Camera e non raccolga le interruzioni.

RAVA. Sono interruzioni amichevoli.

PRESIDENTE. Amichevoli finchè vuole!... ma noiose. (*Si ride*).

RAVA. La risposta del Governo alla Giunta dice: « che il decentramento è assicurato con le larghissime facoltà che sono deferite ad un funzionario di primo grado, che ne sarà il capo ». Anche la grande gestione della Cassa depositi e prestiti ora è stata divisa in due direzioni generali, e ha un capo superiore. Io, onorevoli colleghi, questo credo si voglia e lo domando all'onorevole ministro; ma penso, a dir vero, che il ministro avrà grandi

difficoltà nell'applicazione di un tale disegno. Restar come si è mi pare difficile, dopo il male a gran voce denunziato e riconosciuto: per riformar radicalmente occorre concordia di sforzi e di intenti.

C'è un fatto invece strano, ed è che l'ordinamento nuovo ci è presentato, e ci è spiegato ed illustrato con le risposte date dalla Direzione generale delle ferrovie, e con elementi e dati tecnici che mostrano simpatia verso questa soluzione. Ma sta di fatto, — e lo accennava anche l'onorevole Rubini in una di quelle sue acute chiose alla bella e perspicua relazione dell'amico Abignente, — che non si vuol arrivare a questa conclusione, perchè anche il personale, dall'alto al minore, del quale era portavoce qui ieri l'onorevole Nofri, è contrario a questo ordinamento.

NOFRI. È contrario anche il direttore generale!

RAVA. Benissimo. Non mi spiace di sentirlo qui dire. Dal momento che si dice alla Camera che anche il direttore generale è contrario, e ciò si leggeva anche ieri in un autorevolissimo giornale che arriva di sera a Roma, ebbene, onorevole Sacchi, anche di questo francamente c'illumini.

E qui io le parlo come amico, perchè, se l'onorevole Sacchi si deve mettere, alla vigilia delle feste del giubileo dell'unità nazionale, colla affluenza di forestieri che si spera sarà in Italia, in un riordinamento ferroviario che palesemente è consigliato e privatamente è combattuto, si troverà in una stranissima condizione. (*Mormorio*) Dal momento che si è detto qui, e a voce alta, è meglio che noi poniamo il problema. Perchè io sono favorevolissimo al decentramento istituzionale, con tre gestioni, tre dotazioni, e tre bilanci, oltre la rete di Sicilia; ma, se dobbiamo avere, come dicono i colleghi, una complicazione maggiore, un falso decentramento che farà tutto dipendere da Roma, come dicono: mentre Roma dovrebbe essere come il faro alto che illumina tutte queste gestioni; se dobbiamo avere complicazioni maggiori, e per giunta la riforma nuova sarà combattuta, per misoneismo e per tradizione mentale, da tutto quanto il personale ferroviario, l'alto, l'altissimo, e il basso, che lo deve eseguire, allora, l'onorevole Sacchi pensi ai casi suoi.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Come dovrebbe pensarci ogni altro, se così fosse.

RAVA. Sta benissimo, ma so bene io che tutti se la pigliano col ministro, che è sempre il Cireneo...

Voci. Ricordati la Minerva.

RAVA... e lo so per esperienza personale, specialmente quando dovevo applicare le leggi non mie. (*Si ride*). La concordia solo può giovare a rinnovar efficacemente.

L'onorevole Ancona, nella fine del suo bel discorso, dette ieri un consiglio al ministro; ed io, in più modesta misura, e senza la sua autorità tecnica, darò anche agli onorevoli Sacchi e Tedesco, ed al Governo in genere, il mio. L'onorevole Ancona svolse ieri una tesi sulla quale la Camera mi consenta di sostare un momento: la tesi dei pieni poteri che egli ha illustrato abilmente. Egli diceva: ci sono due vie per la riforma: o quella del 1907, per la quale fa tutto la Camera, anche l'ordinamento tecnico, e non solo la questione degli stipendi; oppure un'altra via, che è quella dei pieni poteri da dare al ministro perchè faccia da sè l'ordinamento tecnico. E sta bene.

Ma però l'onorevole Ancona aggiungeva che in questo articolo 1, combinato per gli studi diligenti fra ministro e Commissione, vi è già tutto l'ordinamento tecnico; e mentre altri trovano che ci sono i pieni poteri l'onorevole Ancona mostrava che non vi sono affatto, perchè sono fissate le sedi, sono fissati i compartimenti, i metodi; ed allora io dico: onorevole Ancona, questa allora è una delle due soluzioni che ella voleva, quella per cui fa tutto la Camera, come fu fatto del 1907. (*Interruzioni*). È il Parlamento che decide e precisa le linee dell'ordinamento.

L'onorevole Ancona poneva questo dilemma, io lo accetto, ma dico che l'articolo 1 contiene appunto l'ossatura fondamentale di questo ordinamento, e risolve, senza rinvio, il problema e colla cooperazione piena della Camera.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Sicuro, non ci sono pieni poteri.

RAVA. L'onorevole Ancona, dopo questo, dava un suo consiglio e diceva al ministro: voi vedete questo stato di malessere, di accentramento farraginoso, di gravi complicazioni, di dispute inutili e lunghe, che aggravano il lavoro e distolgono dal suo alto fine il servizio ferroviario; voi lo potete evitare con una soluzione che io, tecnico (e tutti sanno che egli è valente maestro di ingegneri alla scuola di Milano), vi consiglio arditamente. Pigliate alla direzione di questo grande servizio un industriale: venga dalla seta, venga esso dal cotone, venga dalla gomma, da qualunque ramo. Ora io non so se si troverà un grande industriale che voglia

venire ad assumere 149 mila dipendenti, per ora, e tutte le loro questioni; e 14 mila cause di trasporti, che sono in corso ai tribunali, e 250 liti che sono in corso al Consiglio di Stato per questioni di personale.

Tale industriale dovrebbe passare dalla sua vera autonomia a questo stato giuridico, in cui leggi e norme, e bilanci e Parlamento regolano la sua azione, e con ben diversa forza che non sia quella di soci o di azionisti.

Troppo gravi difficoltà, gravi responsabilità ci sono, e per questo non so se si troverà. Io ho anzi sempre visto il contrario: che cioè la grande industria toglie dall'Amministrazione dello Stato (e l'abbiamo visto anche di recente) degli uomini eminenti e li crea suoi capi con grandissimi compensi. (*Interruzione del deputato Nofri*).

Insomma, si è finora visto questo: ma sarò lieto se potrà, con utile, avvenire il contrario. Ora il modesto consiglio che io devo all'onorevole Sacchi è in fondo quello che esprimeva poco fa l'onorevole Cao-Pinna.

Nella legge del 1907 appunto, per formare un vero tratto d'unione simpatico e utile tra Parlamento e Azienda di ferrovie, nella legge per 1907, si istituiva una Commissione di vigilanza parlamentare, quella Commissione di vigilanza che l'onorevole presidente del Consiglio, Giolitti, annunciava alla Camera il 5 giugno 1907 dicendo: « fui proprio io a farne proposta. Ora debbo dichiarare che l'idea è sorta nello stesso direttore generale delle strade ferrate, il quale venne a dichiararmi che sarebbe stato molto soddisfatto se una Commissione che rappresentasse la Camera e il Senato avesse potuto aver l'occhio vigile sulla gestione, ritenendo egli che ciò avrebbe servito ad eliminare molti malintesi e ad accrescere di molto l'autorità della stessa Direzione generale ».

Voci. Non la voleva la Direzione.

RAVA. Mi è caro di ricordare oggi queste parole perchè, come ho dichiarato prima, io credo che l'autorità del Parlamento sia superiore, in quanto deve approvare i bilanci e regolare e frenare le spese — pur eliminando tutti i controlli inutili, — e quindi secondo me l'opera di questa Commissione di vigilanza sarebbe efficacissima, poichè eviterebbe a tempo tante questioni e tanti malintesi.

Cosa ha fatto fino adesso? dice l'onorevole Cavagnari. Abbiamo sentito dire che non è stata mai radunata: non domando il perchè, penso all'avvenire.

Una voce. Le hanno impedito di lavorare!...

BERTOLINI. Chiedo di parlare per fatto personale.

RAVA. Le avranno impedito di lavorare? io non lo so... e non cerco il perchè: ma mi auguro che questa Commissione, se anche non si è creduta utile prima, oggi dopo le conseguenze che tanto sentiamo lamentare, sia radunata, sia richiamata in onore, perchè credo che questa corrispondenza fra Parlamento e Direzione generale di una azienda, che ha in mano la vita economica del paese, possa essere utilissima.

Tanto più che nella Commissione possono entrare anche uomini conoscitori dell'industria, poichè la Camera e il Senato hanno in sè tutte le competenze e tutte le energie, e possono farla felicemente funzionare.

Dal momento che c'è la legge, applichiamola.

E noto che anche l'onorevole Bertolini nella legge del 1909 confermò la Commissione, modificando la data (vedete quante leggi devo ricordare) per la presentazione annuale di quella relazione parlamentare che non abbiamo ancora visto.

Per concludere, onorevoli amici che vi siete tanto annoiati... e ve ne chiedo scusa...

Voci. No, no!...

RAVA. ...io considero ormai necessaria questa armonia tra Parlamento e gestione delle ferrovie. Io non ho alcuna avversione anche ad un Ministero speciale delle ferrovie o delle comunicazioni che ho sentito già in altri tempi invocare e che, anche con un ordinamento nuovo, come quello che deve uscire dalla proposta Sacchi, potrebbe trovare un campo di azione fecondo di risultati. Quello che io desidero è, — e lo dico semplicemente, rispondendo pure a certe amichevoli interruzioni — è che anche la Direzione generale delle ferrovie ossia l'alta rappresentanza di questo organo dell'economia intera di una nazione che risorge — e che anche nella cifra modesta dei suoi redditi ferroviari (e per merci e per persone, ha l'indice sicuro delle evoluzioni rapide future, e noi vediamo in questi giorni come crescono i traffici) — la Direzione generale delle ferrovie, dicevo, non risponda come Dio a Mosè sul Sinai « *ego sum qui sum* »; ma si pieghi alle esigenze di un sistema parlamentare democratico quale è il nostro, senta la viva voce del Paese, quale può venire dai commerci, dalle industrie e dalla rappresentanza parlamentare; e d'accordo con queste energie lavoratrici, cooperi di tutto cuore allo sviluppo della vita italiana. (*Vivissime approvazioni — Molti deputati si recano a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'onorevole Wollemborg.

BERTOLINI. Onorevole Presidente, ho chiesto di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. È vero, onorevole Bertolini; ma ella è già iscritto per parlare in questa discussione, e potrebbe comprendere nel suo discorso anche lo svolgimento del fatto personale.

BERTOLINI. Onorevole Presidente, se ella me lo permette, preferirei dir subito quanto si riferisce al fatto personale.

WOLLEMBORG. Per parte mia, mi rimetto all'onorevole Presidente...

PRESIDENTE. Dunque, onorevole Bertolini...? Non vuole accondiscendere?

BERTOLINI. Desidererei parlare adesso. *Voci.* Parli, parli!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, i lavori li dirigo io; non loro! Nè credo che l'onorevole Bertolini vorrebbe dar l'esempio alla Camera di non sentire la parola del Presidente...

BERTOLINI. Se è per ossequio a lei, io non ho che da sottomettermi.

PRESIDENTE. ...ma poichè ha espresso il desiderio di parlare subito, lo invito a indicare quale sia il suo fatto personale.

BERTOLINI. Sarò brevissimo. Il mio fatto personale, promosso non dalle parole dell'onorevole Rava, ma da quelle dei suoi interruttori, sta in questo: che da parecchi giorni alcuni colleghi hanno fatto diretta allusione all'inerzia della Commissione parlamentare di vigilanza sull'esercizio ferroviario, e quasi lasciarono intendere che il ministro del tempo (ed avevo l'onore di essere io) abbia impedito, non voluto o non agevolato il suo funzionamento.

È meglio mettere le cose in chiaro e guardare in faccia la questione.

La Commissione di vigilanza fu proposta dall'onorevole Giolitti nel momento del massimo disservizio ferroviario, ed è perfettamente vero che allora il direttore generale delle ferrovie si augurava di averne cordiale sussidio.

Nè il sentimento del direttore generale delle ferrovie mutò in progresso di tempo, nè certo fu diverso l'intento mio nei rapporti colla Commissione di vigilanza parlamentare e quando alla Camera proposi una lieve modificazione delle disposizioni di legge che la disciplinavano.

Dov'è dunque che potè sorgere il dissidio? Il dissidio sorse sulla natura dei poteri che la Commissione di vigilanza parlamentare aveva da esercitare; e l'onore-

vole Giolitti, allora presidente del Consiglio, si recò insieme col ministro dei lavori pubblici in seno alla Commissione a dichiarare quali, secondo il suo concetto, sarebbero dovuti essere quei poteri. Erano poteri di vigilanza, ma non di controllo, nè di cooperazione nella direzione delle ferrovie. Invece alcuni commissari credevano che essi assumevano di fronte al pubblico una responsabilità sull'andamento del servizio ferroviario, e che in corrispondenza a questa loro responsabilità avevano da esplicare una ingerenza.

E qui stava tutta quanta la questione, perchè la Commissione era tratta, diremo così, al dubbio, se non alla tentazione, di aver da procedere direttamente a controlli, a sopraluoghi, a interrogatori di funzionari e di terzi, a richiedere dagli uffici ferroviari dati, risposte, delucidazioni, all'infuori del ministro e del direttore generale... (*Interruzioni — Commenti*).

Onorevole Cavagnari, alla Commissione di vigilanza sulle ferrovie nessuno impedì di fare tutto quello che le altre Commissioni di vigilanza parlamentare possono fare e che basta all'intento, perchè quando una Commissione può richiedere qualunque documento, può domandare al ministro di compiere qualunque indagine, essa si trova in grado di avere tutti gli elementi per fare poi al Parlamento le proposte che crede. Ma se una Commissione parlamentare avesse invece i poteri che alcuni commissari pretendevano, essa sarebbe una Commissione d'inchiesta permanente ovvero un organo di governo.

Ma le Commissioni di inchiesta possono sussistere col Governo parlamentare, perchè hanno un mandato limitato nell'oggetto e sopra tutto nel tempo: non si può all'incanto ammettere l'esistenza permanente di una Commissione di inchiesta, perchè essa finirebbe col disorganizzare completamente l'Amministrazione e paralizzare il Governo. D'altro canto il principio costituzionale della divisione dei poteri vieta che una Commissione parlamentare eserciti funzioni di governo: altrimenti si finirebbe in quel regime che era stato inaugurato durante la rivoluzione francese, quando i commissari della Convenzione si recavano a dirigere le campagne di guerra ed a perder battaglie.

L'intento dell'onorevole Giolitti e mio fu di mettere la Commissione in grado di esplicare la massima vigilanza possibile sull'Amministrazione ferroviaria, senza però che essa avesse da intralciarla, da prender-

vi ingerenza e da sostituire la responsabilità sua a quella del Governo.

Non è vero che la Commissione non si sia radunata mai. Essa tenne una diecina di sedute e fece una quantità di quesiti così complessi che occorsero parecchi mesi di lavoro per rispondervi, poi non credette più di radunarsi e inviò le dimissioni. Per verità queste furono deliberate in una adunanza in cui era presente soltanto la minoranza dei commissari, e si affermarono aderenti gli altri: il che non risultò esatto. Frattanto io lasciai il Ministero e quindi non debbo rispondere di quello che sia avvenuto in seguito.

Ho voluto porre bene in chiaro due cose: anzitutto che l'interpretazione data dal presidente del Consiglio e dal ministro dei lavori pubblici del tempo circa i poteri della Commissione era perfettamente conforme allo spirito, che aveva determinato la istituzione della Commissione stessa; in secondo luogo che nessuno ostacolo venne frapposto al suo funzionamento, anzi le furono offerti tutti i mezzi per compiere il proprio lavoro, all'infuori però della creazione di un ufficio suo speciale, che dovesse rivedere le relazioni ed i conti dell'amministrazione, perchè in tal modo questa sarebbe stata esautorata e si sarebbero creati dannosi impacci alla sua azione. (*Commenti animati*).

LEALI. E allora la creazione della Commissione era perfettamente inutile!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Wollemborg.

WOLLEMBORG. Al punto in cui è giunta la discussione, io sento il dovere di esser breve e preciso. E senza lasciarmi tentare dal tema ampio e attraente a considerazioni generiche e storiche, e più o meno apologetiche, mi terrò strettamente nei limiti del disegno di legge che abbiamo dinanzi. E dirò al tempo stesso le ragioni degli emendamenti che ho proposto, risparmiando così, alla Camera e a me, di commentarli, più tardi, con altri discorsi.

E comincerò dagli articoli 13 e 15.

L'articolo 13 autorizza l'acquisto di 4,000 carri straordinari (ed io parlerò di questa questione, alla quale molti oratori hanno già accennato, anche perchè, essendo stato il più vivace combattente contro la proposta in seno alla Giunta del bilancio, devo pur dirne le ragioni); l'articolo 15 porta un aumento dei diritti fissi sulle merci.

Questi due articoli, come appare evidente, sono connessi perchè con l'articolo 15 si cercano i mezzi finanziari per fronteg-

giare il servizio del debito che s'incontra per la spesa voluta dall'articolo 13.

Cadendo l'uno, cade anche l'altro. E questo, appunto, ho proposto alla Giunta del bilancio, e propongo alla Camera, lieto che questo pensiero abbia trovato larga eco qua dentro.

Ma si dice dal Ministero: diamo maggiori facilità al trasporto delle merci nei periodi dell'anno in cui il traffico si addensa eccezionalmente; e facciamole pagare alle merci stesse.

Senonchè, la indicata corrispondenza tra beneficio ed aggravio manca. Manca, perchè il supposto beneficio si avrà gradualmente in un biennio, come dice appunto l'articolo 13; e, invece, l'aggravio nuovo portato dall'articolo 15 è, nella sua interezza, immediato.

Manca ancor più, perchè si tratta di agevolare il trasporto di alcune determinate merci, in alcuni periodi dell'anno; e invece il nuovo onere colpisce tutte le merci, indistintamente, e per tutti i giorni dell'anno.

Ma lasciando ciò, non è chi non veda la gravità dei proposti inasprimenti. I quali colpiscono, in eguale misura, tutte le merci, le merci percorrenti lunghe e brevi distanze; e per ciò riescono molto sproporzionatamente gravosi, e talvolta, per le merci che percorrono distanze brevi, quasi non tollerabili.

I quali colpiscono, in ugual misura, le merci ricche e le povere; e perciò in modo molto, troppo forte le merci di maggior peso e volume, e di più piccolo valore.

Non basta. Considerando la proposta nei riguardi internazionali, appar chiaro che la condizione del produttore nazionale, costretto al trasporto delle materie prime, ne risulterà peggiorata, e notevolmente, di fronte al produttore estero che importa prodotti finiti.

Soccorrono altri argomenti. Con le tariffe attuali, il trasporto delle merci è, nel suo insieme, attivo; quello dei viaggiatori è invece passivo.

Il movimento dei viaggiatori non è sempre, nè unicamente, determinato da motivi economici; sempre ed unicamente determinato da motivi economici, è quello delle merci.

E ancora. Col proposto acquisto, si incontra un nuovo debito di 28 milioni; e sarà maggiore, poichè la spesa per i parchi e i mezzi di riparazione richiesti per i 4 mila

carri straordinari, supererà certo il previsto.

Ora, onorevoli colleghi, non si può dimenticare che l'indebitamento dello Stato va di continuo e fortemente salendo, e nelle forme più svariate: emissioni, mutui con la Cassa depositi, alienazioni di titoli, conti correnti, e via dicendo. E per limitarci qui al debito ferroviario, non bisogna dimenticare che l'onere delle annualità, falcidianti il versamento delle Ferrovie di Stato al tesoro, va già crescendo annualmente per grosse cifre. Al paragone dell'esercizio corrente, fra altri quattro anni, l'aumento sarà di 44 milioni.

Vogliamo ora aggiungervi questo nuovo indebitamento e il conseguente ulteriore onere?

Ma questi bisogni eccezionali, che si vogliono fronteggiare ora con questi mezzi straordinari, sono forse cosa nuova nel nostro paese, o sono del nostro paese una condizione speciale? No. Le stesse difficoltà esistevano al tempo dell'esercizio privato, e i mezzi per superarle erano allora molto minori; e queste difficoltà si verificano, e non meno gravi, anche all'estero: eppure in nessun Stato si pensa a provvedimenti di questa natura.

La verità è che la consistenza dei carri è già grandemente cresciuta nell'ultimo quinquennio, tanto che il loro aumento ha superato quello del traffico. Lo ha pareggiato se si guarda soltanto al numero dei carri; lo ha, effettivamente e notevolmente sopravanzato, se si tien conto che la portata dei carri è di molto cresciuta.

La verità è che l'aumento numerico dei carri è andato innanzi allo sviluppo dei binari (*Commenti*); cosicchè la deficienza degli impianti si è accentuata; e si accentuerà ancora se votiamo questo articolo, anche perchè la costruzione dei nuovi parchi sarà necessariamente, per ragioni tecniche, più lenta che la costruzione e l'acquisto dei nuovi carri; e si accentuerà ancora più, quando i nuovi carri straordinari saranno immessi nella rete.

Onde crescerà la difficoltà e il disturbo della circolazione; crescerà il disagio e l'ingombro; e la situazione, anzichè migliorare, finirà per peggiorare!

Lo sforzo dell'amministrazione ferroviaria deve volgersi innanzi tutto al progresso degli impianti. Facendo ciò che vuole l'articolo 13, noi verremo a togliere o a diminuire nell'amministrazione lo stimolo a migliorarsi, correggendo i lamentati difetti

della scarsa utilizzazione dei carri, della deficiente circolazione (la percorrenza media è diminuita dal 1904 in qua), e della lentezza nelle riparazioni. Basterebbe ridurre, anche di poco, a ragionevole rapporto, la quantità del materiale in riparazione o in attesa di riparazione, per avere senz'altro liberi qualche centinaio di chilometri di binari.

In fondo, tutto ciò è stato riconosciuto anche dalla maggioranza della Giunta del bilancio, che ha votato, sia pure come semplice raccomandazione, la proposta aggiuntiva di un autorevole commissario (l'onorevole Rubini) all'articolo 13 del disegno di legge:

« I nuovi carri saranno immessi sulla rete a mano a mano che si costruiranno i binari ed apparecchi di manovra, le fronti di carico, tettoie e simili, atti ad utilizzare l'impiego in una misura proporzionalmente almeno eguale all'attuale ».

E il relatore aggiunge:

« La Giunta non reputò conveniente inserire nel disegno di legge la disposizione qui trascritta, sembrandole d'indole più specialmente regolamentare e tecnica; ma, apprezzandone il valore, la votò egualmente come ordine del giorno e nel senso di una raccomandazione che Governo e Amministrazione vorranno tener presente ».

Con tale voto, la Giunta è venuta in sostanza a contraddire la asserita urgenza dei nuovi carri straordinari; i quali (è bene notarlo) si aggiungono ai carri che si vanno in via normale costruendo, per conto delle ferrovie dello Stato, in numero e per somme considerevoli. Al 30 giugno infatti, erano in costruzione per conto delle ferrovie dello Stato oltre 5 mila carri, in proporzione cioè del cinque e mezzo della consistenza; rapporto che supera l'attuale ragione dell'incremento del traffico. (*Commenti*).

E finalmente un argomento contrario alla domanda, e non lieve argomento, si trae dall'incertezza e variabilità dei criteri che presiedono alla domanda medesima. La quale si preannunciò per 10 mila carri nell'ottobre scorso (quando a Genova si ebbe un disservizio più portuario che ferroviario) per ridursi a 8 mila il 29 novembre, data della presentazione del disegno di legge, e scendere a 4 mila in gennaio, per effetto del dibattito seguito alla Giunta del bilancio.

Il ministro dei lavori pubblici, ieri o l'altro ieri, interrompendo un oratore, disse: si tratta di acquisti gradualisti. Ma, onorevole ministro, qui negli allegati della re-

lazione della Giunta vi è una dichiarazione ufficiale che determina che il numero di 8 mila carri è il numero minimo, indispensabile ed urgente. E, onorevoli colleghi, se voi concederete oggi i 4 mila carri, vi sentirete opporre domani, quando le cose andranno allo stesso modo, o peggio: la colpa è vostra che ci avete dimezzato la domanda!

Ai bisogni eccezionali e transitori del traffico, anzichè con aggravii durevoli d'interessi e di ammortamenti, si provvede in tutti gli Stati, con mezzi temporanei. Che se la nostra amministrazione ferroviaria, a risparmiare spese di noleggio, vuol costituirsi una riserva di carri, basterà all'uopo, con piccolo sforzo, con lieve miglioramento nell'utilizzazione dei carri esistenti, destinarvi due per ogni cento degli attuali, senza fare alcuna nuova spesa, senza incontrare alcun nuovo debito, nè alcun ulteriore durevole onere.

Qualora poi, malgrado tutte queste ragioni, l'articolo 13 dovesse essere votato, io chiederò di farvi un'aggiunta del seguente tenore: « Tra le spese di esercizio comprese nella parte ordinaria del bilancio della spesa delle ferrovie dello Stato sarà iscritta annualmente in apposito capitolo, una somma uguale all'ammontare della spesa che sarebbe necessaria per noleggio di tanto materiale rotabile, quanto, per effetto del primo comma del presente articolo, ne sia stato acquistato; deduzione fatta della spesa iscritta per il servizio del debito incontrato, in forza dello stesso primo comma di questo articolo. In corrispondenza a tale stanziamento sarà iscritta nella parte straordinaria dell'entrata una equivalente somma da essere assegnata alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del tesoro; e di altrettanta somma sarà diminuito il limite massimo annuale ammesso per le sovvenzioni del tesoro dall'articolo 2 della legge 24 dicembre 1908, n. 731, confermato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 572 ».

Questa aggiunta ha il fine di evitare un ulteriore artificioso alleggerimento del coefficiente di esercizio e del bilancio ordinario della spesa.

Ed io ringrazio l'onorevole Ancona, il quale ieri ne ha rilevato bene l'efficacia. Mi riservo, in caso, di darne più ampia ragione alla Camera.

Toccherò, ora, rapidamente, delle proposte di miglioramento economico al personale. E dico subito che, quando al cri-

terio distributivo, io preferirei una diversa e precisa determinazione delle quote di miglioramento individuale.

L'articolo 2 del disegno di legge si limita a fissare la somma complessiva del nuovo sacrificio che il bilancio incontra (e che, del resto, come è naturale, andrà crescendo per le nuove assunzioni di personale) e a dividere questa somma in tre parti corrispondenti ad altrettanti gruppi del personale, classificato, secondo la misura dello stipendio e della paga attuale. Ma le relazioni, ministeriale e della Giunta, indicano, per la ripartizione individuale, criteri diversi, secondo che si tratti del primo gruppo o degli altri due. Il criterio indicato per il primo gruppo (e così per il quarto, dei funzionari fra 4,800 e 7,200 lire, aggiunto di poi) è quello di un aumento fisso per testa; per gli altri due gruppi, invece, è quello di un aumento proporzionato allo stipendio attuale.

Ora non sembra che così si raggiunga il fine, pur proclamato nella relazione, e in cui sta la vera giustificazione del miglioramento economico proposto, di darlo, cioè, « proporzionalmente maggiore agli stipendi più bassi ».

La relazione dell'onorevole Abignente...
ABIGNENTE, *relatore*. Della Giunta.

WOLLEMBORG ...della Giunta, in seguito appunto alla discussione avvenuta nella Giunta, raccomanda a questo punto la distribuzione per aumenti percentuali in ragione inversa degli stipendi goduti, nei limiti delle somme destinate ai due gruppi intermedi.

Preferirei, ripeto, che la legge stabilisse la misura dell'aumento, non già uniforme, ma in quota fissa individuale per tutti. Si accoglierebbe così, se non tutto, il desiderio manifestato da una parte notevole del personale organizzato, che è anche la parte più temperata. Probabilmente l'onere finanziario crescerebbe, ma non di molto. Tuttavia mi astengo dal fare intorno a ciò proposta alcuna, pensando che l'iniziativa delle spese spetti al Governo, che ha la diretta responsabilità della finanza.

Quanto alle gratificazioni in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale (di cui all'articolo 3 del disegno di legge), non credo che sia questo un provvedimento opportuno, così come è disegnato. Non opportuno, per l'indeterminatezza delle conseguenze finanziarie; non opportuno, perchè, così come è congegnato, da una parte non sarà efficace, sfuggendo

al personale esecutivo il nesso tra l'eventuale suo sforzo, diretto al conseguimento delle economie, senza danno del servizio, e l'effettivo conseguimento di esse; e sarà, d'altra parte, fonte d'illusioni e delusioni, di recriminazioni nuove e di nuovo malcontento. Forse, con migliore risultato utile, la spesa potrebbe esser dedicata a cercar d'ottenere una diminuzione nel numero delle assenze per malattie non professionali, mirando a combatterne l'elevata percentuale.

E a questo proposito, rilevo un emendamento all'articolo 3, firmato dall'onorevole Nofri e da parecchi altri colleghi.

E vengo alla questione principe: alla questione dell'ordinamento o riordinamento, in che si riassume la proposta dell'articolo 1.

Essa si adorna di parole che simpaticamente suonano: decentramento, autonomia, semplificazione, economia!

Ma purtroppo, la nostra esperienza ammonisce come, tutte le volte che queste parole furono inalberate a vessillo d'un riordinamento amministrativo, nessun passo, effettivamente, si fece sulla via del decentramento o della semplificazione; si riuscì, invece, soltanto, a creare qualche ingranaggio ritardatario di più! (*Bravo! — E' vero!*)

Così fu indubbiamente per l'amministrazione ferroviaria, con l'istituzione delle direzioni compartimentali, pur volute e create in nome del decentramento.

Onorevoli colleghi, nella proposta che stiamo esaminando si vede una nuova dislocazione territoriale dell'esercito degli impiegati, onde alcune città si dolgono ed altre s'allietano (e già ne abbiamo avuta l'eco in questa Camera); ma non si vede il conseguimento, e nemmeno l'avviamento o la preparazione ad un qualsiasi decentramento, ad una qualsiasi economia o ad una nuova, o maggiore, specificazione o determinazione d'individuali responsabilità.

In una recentissima occasione, il 20 dicembre scorso, discutendosi nella Camera una maggiore assegnazione per la costruzione dell'edificio della Cassa di risparmio postale, all'onorevole Ferraris, che ne aveva fatto lamento, così rispondeva l'onorevole Abignente. E mette conto di citare le sue parole per la importanza intrinseca delle stesse e per l'autorità dell'uomo che le pronunciava.

« Onorevole Ferraris, egli diceva, questa è la celebre questione agitata da pochi, ma non ancora in via di soluzione e forse an-

cora poco aiutata, cioè quella della semplificazione dei congegni di Stato, quella della concentrazione delle responsabilità in coloro che veramente debbono assumerle, cosa a cui in tutti i modi si sfugge.

« Si deplora che in questo caso (per l'edificio delle Casse postali) si siano verificate eccedenze di tanta importanza.

« Ma che cosa direbbero gli amici che hanno parlato, se io mostrassi loro degli esempi al rovescio?

« Il palazzo della Cassa depositi e prestiti non ha portato nessuna sorpresa, e pure è opera del Genio civile.

« Ce n'è un altro: i palazzi delle Ambasciate. Quattro milioni e dispari non danno alcuna eccedenza.

« Ma perchè, onorevole Ferraris? Il perchè c'è. Perchè con una legge si è concentrata in una persona determinata la responsabilità e l'autorità di fare.

« Ora non è cosa ordinaria il fatto che noi abbiamo in quel caso trovato la corrispondenza perfetta tra consuntivo e preventivo; è cosa importante, e l'origine è in ciò, che si è potuto concentrare in taluno l'autorità di fare e la responsabilità. E do un altro esempio. Il decreto del ministro del tesoro del settembre scorso, col quale si consacra la identificazione delle responsabilità, principio che era già stato consacrato in una di quelle tali relazioni, ecc...»

ABIGNENTE, *relatore*. Nel seguito sta il buono.

WOLLEMBORG. Nel seguito? Leggo tutto volentieri.

« ...di quella tanto deplorata Commissione d'inchiesta sulla pubblica istruzione, che è la relazione sui controlli, e vedano i colleghi quale effetto hanno questi studi quando sono accolti dal Governo... »

ABIGNENTE, *relatore*. Fu accolta dal ministro del tesoro, il quale con decreto del 1910 ha stabilito per ogni mese di indicare i responsabili...

WOLLEMBORG. Perfettamente. E io ho letto queste sue parole per pregare la Camera di averle presenti mentre seguito nell'esame dell'articolo primo del disegno di legge.]

Con questa proposta che cosa si ha? Tre dei servizi centrali, i servizi attivi, saranno spostati in sedi diverse; ma saranno guidati, non già da un capo proprio, sul quale pesi una precisa responsabilità personale, bensì da Comitati, nelle deliberazioni collettive dei quali ogni senso efficace di responsabilità si disperde e naufraga; e che

staranno alla dipendenza dei direttori tecnici centrali, appunto come ora stanno i capi divisione.

Dov'è, dunque, il decentramento? Dove l'autonomia? Dove l'attuazione del principio della specificazione delle responsabilità individuate, così vivamente invocato dall'onorevole Abignente?

E non basta. Da un canto, saranno legati i capi servizio che compongono le nuove quattro direzioni di esercizio (colle circoscrizioni assegnate alle quali nel continente si vengono, del resto, a rompere le unità regionali, senza assecondare le correnti naturali del traffico, che nella penisola sono longitudinali) saranno, dico, questi capi servizio legati ai direttori tecnici centrali, e sottoposti alle decisioni di ispettori inviati dal centro (si legga la risposta data dal Governo al quesito 13, formulato dalla Giunta del bilancio); e d'altro canto, saranno indipendenti dalle direzioni medesime i servizi diversi dagli attivi, che pure con i servizi attivi hanno frequenti e spesso necessari rapporti, rimanendo questi altri servizi alla diretta dipendenza del centro, e col centro in diretta relazione.

E rivivrà la triplice giurisdizione tanto lamentata come superflua, dispendiosa, ritardatrice; se pure i gradi non ne saliranno a quattro, quando, di fronte alle agitazioni locali, non si sappia procedere alla soppressione di tutte le direzioni e divisioni compartimentali; il che la legge non impone espressamente ed esplicitamente. Non si andrà, quindi, a semplificazione alcuna, ma piuttosto a complicazione maggiore. Le quattro direzioni di esercizio si frapperanno fra i tre centri direttivi e gli uffici periferici, ingombrando fra quelli e questi, inutilmente e dannosamente, la via.

Nè, di conseguenza, si otterranno economie durevoli di qualche rilievo; anzi è lecito il dubbio che economie effettive si ottengano; mentre sicura e notevole è la spesa immediata che l'attuazione del nuovo ordinamento porterà seco per sistemazione di nuovi uffici e per trasferimenti di impiegati.

Una voce a sinistra. Milioni e milioni!

WOLLEMBORG. Ed è parimente sicura la nuova perturbazione del servizio per tali spostamenti. (*Approvazioni*).

E ciò, onorevole Nofri, per una minore spesa di un milione e 800 mila lire soltanto: diminuzione sperata, soltanto sperata e, probabilmente, invano sperata, nelle previsioni ministeriali.

Perchè tutto il rimanente delle economie disegnate può venire anche coll'ordinamento attuale, e indipendentemente affatto dal proposto riordinamento.

Meglio, adunque, onorevoli colleghi, evitare un altro dannoso sconvolgimento e, in attesa di più pensate riforme, meglio perfezionare, intanto, il sistema attuale, liberandolo da quanto vi è ancora di contraddittorio, di soverchio, di vano; sfrondandolo dei rami secchi; alleggerendolo degli organismi atrofizzati. Decreti la legge la graduale soppressione di tutte le direzioni o divisioni compartimentali, che, ridotte come sono, costano e ingombrano, nuocendo al servizio! Si eliminerà così uno dei tre gradi di giurisdizione attuali; e sarà vera semplificazione, gradita al pubblico, giovevole al servizio, utile al bilancio.

Si darà così, senza pericolosi turbamenti, un passo efficace sulla via della speditezza amministrativa e del risparmio, non ipotetico, nella spesa.

L'articolo sostitutivo che ho presentato dice così:

« Entro il termine di tre anni dalla data della pubblicazione della presente legge, le Direzioni e Divisioni compartimentali saranno gradatamente soppresse; e le Divisioni, senza sezioni, saranno convertite in sezioni.

« Le sezioni funzioneranno nei rapporti col pubblico, colle facoltà già attribuite alle Divisioni ».

Non lo illustrerò ulteriormente; tanto più dopo la minuta analisi che, dal punto di vista pratico, ne ha fatto ieri sera l'onorevole Nofri.

Io lo raccomando a voi, questo articolo sostitutivo, onorevoli colleghi; poichè qui si tratta di una questione più importante che una questione ministeriale: si tratta di una questione che davvero profondamente interessa la vita del paese.

E poichè alla sua efficacia sostanziale, la proposta da me presentata, unisce quel carattere egualitario che ha la virtù di spegnere le invidie, spero che al fine di interesse generale, cui essa intende, non facciano contrasto le aspirazioni particolari, le gare locali. (*Vivissime approvazioni — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Onorevole Wollemborg, s'intende, poichè ho ascoltato attentamente il suo discorso, che ella ha già svolto tanto il suo articolo sostitutivo come i gli emendamenti soppressivi degli articoli 13, 15 e 20, se non erro; salvo però sempre il suo diritto di dichiarare se li manterrà o no.

WOLLEMBORG. Sta bene, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Ora spetterebbe di parlare all'onorevole Canepa; ma essendo egli un po' indisposto, possiamo senz'altro rimettere a domani il seguito di questa discussione.

Chiusura della votazione segreta.

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

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e di un'interpellanza presentate oggi.

DE NOVELLIS, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, per sapere se di fronte alle necessità della pubblica assistenza — visto che per le cresciute esigenze della vita e per l'aumentata popolazione non bastano più al mantenimento degli ospedali e all'impianto di locali di cura e di isolamento delle malattie infettive i patrimoni delle Opere pie e le finanze comunali — e di ciò si ha una prova manifesta nel dilagare di domande per tombole a favore di ospedali e di ricoveri — non creda di presentare un progetto di legge che provveda con larghezza di vedute, ai nuovi bisogni della pubblica assistenza. *(L'interrogante chiede la risposta per iscritto).*

« Bertesi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere in qual modo egli provveda a che le merci entranti in franchigia daziaria e doganale nei recinti del Vaticano non ne escano poi, per venir vendute o consumate in città.

« Podrecca ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri d'agricoltura e grazia e giustizia per sapere se in base alla legge 11 luglio 1905, n. 388, credano tollerabile la vendita dei cosiddetti « secondi vini » preparati con acqua, zucchero ed acido tartarico come « vini genuini » o almeno come « vinelli ».

« Camillo Mancini ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il presidente del Consiglio dei ministri e il ministro dei lavori pubblici per sapere se non ritengano opportuno conservare il vecchio palazzo municipale di Messina.

« Ciappi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia e dei culti, per conoscere per quali ragioni non si provvede a rifornire la pretura di Catanzaro del personale necessario al funzionamento della giustizia in quella importante sede.

« Antonio Casolini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se e come intenda provvedere alla insufficienza numerica del personale tecnico negli uffici del Genio civile nelle provincie pugliesi.

« Buonvino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici intorno alle condizioni nelle quali versa l'esercizio della ferrovia Campobasso-Isernia, ed intorno al modo col quale vengono trattati dalla Direzione generale delle ferrovie i voti di quelle popolazioni e le richieste dei loro rappresentanti amministrativi e politici. *(L'interrogante chiede la risposta per iscritto).*

« Pietravalle ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione intorno alle agitazioni che determinarono la chiusura dell'Università di Napoli.

« Pietravalle ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se non creda opportuna, anzi necessaria, la sollecita costruzione di una banchina-merci alla fermata del casotto cantoniere, in contrada Candida, sulla ferrovia Trinitapoli-Cerignola, tenuto conto, specialmente, della esiguità della spesa d'impianto e d'esercizio, e del grande utile che ne deriverebbe agli agricoltori di quella regione, al commercio esportatore, ed alla stessa Amministrazione delle ferrovie dello Stato. *(Gli interroganti chiedono la risposta per iscritto).*

« Bolognese, Maury ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere se non creda disporre la sollecita distruzione dei campi fillosserati in provincia di Terra d'Otranto.

« Di Frasso ».

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

Anche l'interpellanza sarà iscritta nell'ordine del giorno, qualora entro il termine regolamentare il ministro interessato non dichiari di non accettarla.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Essendo state distribuite le relazioni sulle domande di autorizzazione a procedere in giudizio contro gli onorevoli Fraccacreta e Montagna, se non sorgono opposizioni, queste domande saranno iscritte nell'ordine del giorno per la seduta di mercoledì 15 corrente.

(Così rimane stabilito).

Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sulle seguenti proposte di legge:

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

| | |
|--------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 233 |
| Maggioranza | 117 |
| Voti favorevoli . . . | 147 |
| Voti contrari | 86 |

(La Camera approva).

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

| | |
|--------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 233 |
| Maggioranza | 117 |
| Voti favorevoli . . . | 146 |
| Voti contrari | 87 |

(La Camera approva).

Lotteria a favore degli ospedali di Groggianti e del comune di Santo Stefano Quisquina (299):

| | |
|--------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 233 |
| Maggioranza | 117 |
| Voti favorevoli . . . | 152 |
| Voti contrari | 81 |

(La Camera approva).

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 Ru-

bicone, Longiano, Poggio Berni, Sant'Arcangelo di Romagna, S. Mauro di Romagna e degli asili infantili di Montiano e Gambettola (411):

| | |
|--------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 233 |
| Maggioranza | 117 |
| Voti favorevoli . . . | 149 |
| Voti contrari | 84 |

(La Camera approva).

Tombola a favore degli ospedali riuniti di San Miniato e dell'ospedale della Misericordia e Dolee di Prato (246):

| | |
|--------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 233 |
| Maggioranza | 117 |
| Voti favorevoli . . . | 145 |
| Voti contrari | 88 |

(La Camera approva).

Tombola a beneficio degli ospedali di Pistoia, Tizzana e San Marcello Pistoiese (432):

| | |
|--------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 233 |
| Maggioranza | 117 |
| Voti favorevoli . . . | 150 |
| Voti contrari | 83 |

(La Camera approva).

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

| | |
|--------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 233 |
| Maggioranza | 117 |
| Voti favorevoli . . . | 151 |
| Voti contrari | 82 |

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Abbruzzese — Abignente — Agnini — Aguglia — Albasini — Aliberti — Amici Venceslao — Aprile — Are — Artom — Astengo.

Bacelli Alfredo — Bacchelli — Baldi — Balsano — Barnabei — Barzilai — Bassini — Battelli — Beltrami — Bentini — Berenini — Bergamasco — Bertesi — Bertolini — Bettolo — Bianchini — Bignami — Bissolati — Bocconi — Boitani — Bolognese — Bonicelli — Bonomi Ivanoe — Bricito — Bruniati — Buccelli — Buonvino.

Caetani — Calda — Calissano — Callaini — Camera — Canepa — Cao-Pinna — Capaldo — Cappelli — Carcano — Cardani — Carmine — Cartia — Casciani — Casolini Antonio — Cavagnari — Celesia — Cermenati — Cerulli — Chiaraviglio — Chiozzi — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciar-

toso — Ciccotti — Cimati — Cimorelli — Cipriani Gustavo — Ciruolo — Cirmeni — Ciuffelli — Colonna di Cesarò — Congiu — Coris — Cornaggia — Cosentini — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Cotugno — Cutru-felli.

Dagosto — D'Alì — Dal Verme — De Amicis — Del Balzo — Dell'Acqua — Dell'Arenella — De Michele-Ferrantelli — De Novellis — Dentice — De Seta — Di Frasso — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Palma — Di Robilant — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Trabia.

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

Gallenga — Galli — Gallino Natale — Gallo — Gangitano — Gazelli — Gerini — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Giuliani — Goglio — Grippo — Grosso-Campana — Guarracino — Guicciardini.

Hirschel.

Joele.

Lacava — Leali — Leone — Libertini Pasquale — Lucernari — Luciani.

Mancini Camillo — Manfredi Manfredo — Mango — Manna — Marazzi — Marsaglia — Masciantonio — Masi — Materì — Mendaja — Mezzanotte — Miari — Miliani — Modica — Molina — Montemartini — Montresor — Montù — Morelli-Gualtierotti — Morgari — Morpurgo — Mosca Tommaso — Moschini — Murri.

Nava Cesare — Negri de Salvi — Negrotto — Niccolini Pietro — Nofri.

Orlando Salvatore — Orlando Vittorio Emanuele.

Pacetti — Padulli — Pais-Serra — Pala — Paniè — Pantano — Papadopoli — Paparo — Paratore — Pastore — Patrizi — Pavia — Pecoraro — Pellecchi — Pescetti — Pietravalle — Pinchia — Pini — Pipitone — Pistoja — Podestà — Podrecca — Pozzi Domenico.

Rava — Riccio Vincenzo — Ridola — Rizza — Rizzone — Romanin-Jacur — Rota Francesco — Rubini — Ruspoli.

Sacchi — Sanjust — Santoliquido — Saporo — Scalini — Scalori — Scellingo — Schanzer — Scorcianini-Coppola — Semmola — Silj — Simoncelli — Solidati-Tiburzi — Speranza — Spirito Beniamino — Squitti — Stoppato.

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

Vaccaro — Valenzani — Valeri — Valle Gregorio — Vicini — Visocchi.
Wollemborg.
Zaccagnino.

Sono in congedo :

Aubry.
Battaglieri.
Calvi — Camagna — Camerini — Cassuto — Colosimo — Curreno.
Da Como — Di Rovasenda.
Falcioni — Fazi.
Gallina Giacinto — Girardi.
Indri.
Larizza — Lucchini — Luzzatto Riccardo.
Manfredi Giuseppe — Maraini — Meda — Montauti — Morando.
Nava Ottorino — Nuvoloni.
Ottavi.
Rizzetti — Romussi — Ronchetti.
Valvassori-Peroni — Venditti.

Sono ammalati:

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

Assenti per Ufficio pubblico:

Messedaglia.
Rondani.

La seduta termina alle ore 18.20.

Ordine del giorno per la seduta di domani:

1. Interrogazioni.
2. *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

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 mendicanti pei vecchi di Verrucchio (Rimini) (503).

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

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

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

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 1907, 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. (*Modificato dal Senato*) (53-B).

21. Aggregazione del comune di S. 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).

23. Domanda a procedere contro il deputato Montagna imputato di falso in atti pubblici, di corruzione di pubblici ufficiali e di contravvenzione alle disposizioni di legge sul regime degli spiriti e del dazio consumo (767).

Sospesa la discussione:

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

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

PROF. EMILIO PIOVANELLI
Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1911 — Tip. della Camera dei Deputati