

## CCLXXI.

## TORNATA DI MARTEDÌ 14 FEBBRAIO 1911

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

## INDICE.

|   |            |
|---|------------|
| <b>Atti vari</b> . . . . .  | Pag. 12114 |
| <b>Autorizzazione a procedere:</b>  |            |
| contro i deputati Mazzitelli e Arrivabene<br>( <i>Accolte</i> ) . . . . .   | 12127      |
| contro il deputato Trapanese ( <i>Sospesa la discussione</i> ) . . . . .  | 12127      |
| FULCI . . . . .   | 12130      |
| GALLI . . . . .   | 12130      |
| MEDA . . . . .  | 12129      |
| PRESIDENTE . . . . .  | 12128-31   |
| TURATI . . . . .  | 12128-30   |
| <b>Comunicazioni del Presidente</b> ( <i>Ringraziamenti</i> ) . . . . .   | 12114      |
| <b>Convocazione degli Uffici</b> ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .  | 12126      |
| <b>Disegni di legge</b> ( <i>Presentazione</i> ):   |            |
| Fondazione di una Cassa di previdenza per le pensioni del personale didattico e amministrativo delle scuole industriali e commerciali e del personale tecnico delle cattedre ambulanti d'agricoltura (RAINERI) . . . . .  | 12126      |
| Provvedimenti a favore dell'insegnamento professionale (Ib.) . . . . .  | 12126      |
| Ordinamento degli istituti superiori di istruzione commerciale (Ib.) . . . . .  | 12126      |
| Maggiori assegnazioni di fondi al capitolo n. 71 dello stato di previsione della spesa del Ministero d'agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1910-11 ed ai capitoli corrispondenti dello stato di previsione della spesa per gli esercizi 1911-12 e 1912-13 ( <i>Modificato dal Senato</i> ) (Ib.) . . . . . | 12126      |
| Modificazione all'ordinamento delle ferrovie dello Stato ( <i>Seguito della discussione</i> ) . . . . .   | 12132      |
| AGNESI . . . . .  | 12132      |
| BERTOLINI ( <i>Fatto personale</i> ) . . . . .  | 12145-47   |
| CAVAGNARI . . . . .   | 12137      |
| DE NAVA . . . . .   | 12146      |
| MOLINA . . . . .  | 12148      |
| NAVA CESARE . . . . .   | 12157      |
| <b>Giuramento del deputato Colajanni</b> . . . . .  | 12126      |

|   |          |
|---|----------|
| <b>Interrogazioni:</b>  | Pag.     |
| Circoscrizione del comune di Diano Marina (CANEPA):   |          |
| CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato</i> (R. S.) . . . . .  | 12114    |
| Pubblica assistenza (BERTESI):  |          |
| CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato</i> (R. S.) . . . . .  | 12115    |
| Risaie di Trino e Crescentino (MONTÙ):  |          |
| CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato</i> (R. S.) . . . . .  | 12115    |
| Stazione di Battaglia (MIARI):  |          |
| DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> (R. S.) . . . . .  | 12116    |
| Stazione di Rieti (SOLIDATI-TIBURZI):   |          |
| DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> (R. S.) . . . . .  | 12116    |
| Sistemazione del fiume Gari (VISOCCHI):   |          |
| DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> (R. S.) . . . . .  | 12117    |
| Servizio merci a Candida (BOLOGNESE):   |          |
| DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> (R. S.) . . . . .  | 12117    |
| Ferrovia Campobasso-Isernia (PIETRAVALLE):  |          |
| DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> (R. S.) . . . . .  | 12117    |
| Polizia mortuaria (sepolti vivi):   |          |
| APRILE . . . . .  | 12119    |
| CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .  | 12119-21 |
| PRESIDENTE . . . . .  | 12120    |
| Personale delle ferrovie concesse all'industria privata:  |          |
| DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .  | 12122    |
| MONTÙ . . . . .   | 12122    |
| Deposito locomotive di Firenze (pene disciplinari ad operai):   |          |
| DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .  | 12124    |
| PESCHETTI . . . . .   | 12124    |
| Linea ferroviaria Palermo-Trapani (ritardi):  |          |
| D'ALI . . . . .   | 12125    |
| DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .  | 12125    |
| Pretese concessioni di terre ad americani nella Cirenaica:  |          |
| APRILE . . . . .  | 12126    |
| DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .  | 12125    |
| <b>Osservazioni e proposte:</b>   |          |
| Lavori parlamentari . . . . .   | 12165    |
| <b>Relazioni</b> ( <i>Presentazione</i> ):  |          |
| Domanda a procedere contro il deputato Marzotto (MEZZANOTTE) . . . . .  | 12127    |
| Modificazioni ad alcune disposizioni della legge relative agli insegnanti delle scuole medie (BACCELLI ALFREDO) . . . . . | 12165    |
| <b>Rinvio d'interrogazioni</b> . . . . .  | 12118-23 |
| <b>Votazione segreta</b> ( <i>Mancanza del numero legale</i> ) . . . . .  | 12165-66 |

La seduta comincia alle 14.10.

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

(È approvato).

### Congedo.

PRESIDENTE. L'onorevole Paolo Ricci ha chiesto un congedo di dieci giorni, per motivi di salute.

(È concesso).

### Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il seguente telegramma:

« Nel plebiscito di dolore che accompagna la scomparsa dell'illustre senatore Francesco De Seta, la solenne manifestazione della Rappresentanza nazionale torna di conforto alla città che, dall'opera di lui avviata a civile progresso, ne seguì orgogliosa ed ammirando i grandi servigi resi alla patria. Riconoscente ringrazio.

« Il pro-sindaco di Catanzaro  
« SQUILLACE ».

L'onorevole ministro dell'interno ha trasmesso l'elenco dei regi decreti di scioglimento dei Consigli comunali e provinciali e di proroga dei termini per la ricostituzione dei Consigli stessi riferibilmente al mese di dicembre 1910.

Sarà stampato e distribuito.

### Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario per l'interno annunzia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Canepa, « per sapere quando intenda presentare al Parlamento il disegno di legge relativo alla circoscrizione territoriale dei comuni di Diano Marina, Diano Castello e Diano Calderina essendo urgente definire questa annosa questione per poter attuare il nuovo catasto, ed essendo stati tutti gli elementi della risoluzione ampiamente e maturamente elaborati dai memoriali dei comuni, dai ripetuti pareri del Consiglio provinciale e della Giunta provinciale amministrativa, dagli studi e dalle proposte della Amministrazione catastale e della Prefettura ».

RISPOSTA SCRITTA. — « È intenzione del Ministero di presentare al più presto il pro-

getto di legge per determinare una nuova circoscrizione dei comuni di Diano Marina, Diano Castello e Diano Calderina, che ponga fine al così detto catasto personale e incerto.

« Le difficoltà stanno nel dividere il territorio complessivo in modo che ciascun comune venga ad avere possibilmente l'equivalente del territorio, che finora gli è stato attribuito.

« L'Ufficio tecnico catastale ebbe a redigere un progetto sulla base della proporzionalità della imposta fondiaria principale, da riscuotersi in ciascun territorio, a quella vigente: progetto accettato da Diano Marina, ma non dagli altri due comuni.

« Esso fu accolto in massima favorevolmente dal Consiglio provinciale di Porto Maurizio, ma, in seguito a osservazioni sollevate dalla Giunta provinciale amministrativa, si studiarono opportune modificazioni nel senso di tenere maggiore conto del diverso valore dei terreni rispetto specialmente alla loro ubicazione, per la probabilità del rapido sviluppo della zona prossima al mare.

« Il prefetto di Porto Maurizio si è personalmente adoperato per indurre i tre comuni interessati ad un'amichevole intesa, e, mentre pareva che le pratiche conciliative fossero a buon punto, perchè i tentativi del prefetto avevano sortito buon effetto con le rispettive Giunte comunali, esse vennero invece meno quando furono chiamati a deliberare i Consigli.

« In questo stato di cose il prefetto ha testè informato che sottoporrà nuovamente gli atti all'esame della Giunta provinciale amministrativa; frattanto, per agevolare e affrettare le determinazioni, che sono da adottare, il Ministero invierà sul posto, non appena possibile, un ispettore generale, ed, in seguito alla sua relazione, sarà predisposto il disegno di legge.

« Il sottosegretario di Stato  
« CALISSANO ».

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per l'interno annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Bertesi « 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 ed allo impianto di locali di cura e di isolamento delle malattie infettive i patrimoni delle Opere pie e le fi-

nanze comunali, e di ciò si ha una prova manifesta nel dilagare di domande per tombe 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 ».

**RISPOSTA SCRITTA.** — « Il Ministero non ha mancato, già da tempo, di preoccuparsi del grave problema della insufficienza dei mezzi di cui dispongono le Opere pie ed i Comuni per il mantenimento degli ospedali e per l'impianto di luoghi di cura e di isolamento per le malattie infettive.

« A porre riparo a tale insufficienza di mezzi già vari provvedimenti furono sottoposti all'approvazione del Parlamento, presso il quale trovansi tutt'ora in esame e per la presentazione di altre proposte, pure dirette alla sistemazione dell'assistenza ospedaliera, sono attualmente in corso gli studi.

« Con disegno di legge, infatti, presentato alla Camera dei deputati nella seduta del 26 febbraio 1910 (Atti della Camera numero 389), riguardante le "Disposizioni relative all'assistenza ospedaliera ed al rimborso delle spese di spedalità", si sono dettate varie disposizioni tendenti a dare una soluzione uniforme per tutto il Regno al complesso problema della assistenza ospedaliera cercando di appagare, nei limiti del possibile, i desideri manifestati dai Comuni e dagli ospedali.

« Anzitutto si è stabilito il principio che gli ospedali, nei limiti delle rispettive rendite, sono tenuti alla cura gratuita degli ammalati poveri senza distinzione di domicilio di soccorso.

« In caso poi di deficienza delle rendite degli ospedali si è riconfermato l'obbligo dei comuni, cui gli infermi appartengono per domicilio di soccorso, di intervenire in via sussidiaria col rimborso delle spese di cura.

« Si è inoltre meglio regolata, nell'interesse degli ospedali e dei comuni, l'ammissione nei primi degli ammalati, al fine di ottenere lo sfollamento di quelli che possono ricevere le cure necessarie o a domicilio o negli ambulatori e dispensari, e quindi con assai minore spesa.

« Infine si è ammesso che i comuni tenuti, per ragione di domicilio di soccorso, al rimborso di spese di spedalità, possano rivalersi oltrechè sugli eventuali avanzi di gestione degli istituti locali aventi per iscopo l'assistenza ospedaliera, anche su gli eventuali superi delle rendite delle Opere pie locali aventi per fine la cura dei poveri a

domicilio, nonchè su un terzo delle rendite destinate genericamente ad elemosine, senza determinazione specifica di scopo, della Congregazione di carità e delle altre istituzioni di beneficenza esistenti nel comune. Così anche queste ultime vengono con parte dei loro mezzi a concorrere all'assistenza ospedaliera.

« Con disegno di legge poi presentato alla Camera dei deputati nella seduta del 29 novembre 1910 (Atti della Camera, n. 598) e riguardante "Agevolezze ai comuni del Regno per la provvista di acque potabili e per la esecuzione di opere d'igiene" si sono stabilite disposizioni assai più larghe e favorevoli delle vigenti per la concessione di mutui di favore per la esecuzione di opere d'igiene, tra le quali è compresa la costruzione di locali di isolamento per le malattie infettive.

« Infine è in preparazione un disegno di legge per la concessione di mutui di favore, a condizioni analoghe a quelle stabilite nel progetto ultimo ricordato, anche per la costruzione di nuovi ospedali: ciò che non è invece ammesso dalle disposizioni in vigore. -

« Il sottosegretario di Stato

« CALISSANO ».

**PRESIDENTE.** Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per l'interno annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Montù « per sapere quali provvedimenti intenda adottare onde la coltivazione a risaia per i territori di Trino e Crescentino continui a potersi estendere così come fu loro concessa in vista di giustificate condizioni speciali altimetriche degli abitati in confronto delle zone circostanti ».

**RISPOSTA SCRITTA.** — « Il regolamento speciale per la coltivazione del riso in provincia di Novara, approvato con regio decreto 6 agosto 1906, conteneva particolari disposizioni relative alle distanze delle risaie dagli abitati di Trino e Crescentino, distanze che erano minori di quelle normali. Tali disposizioni non furono comprese nello schema del nuovo regolamento preparato dal Consiglio provinciale sanitario, ma vi vennero introdotte dal Consiglio provinciale. Il Ministero, su conforme parere del Consiglio di Stato, le soppresse e così fu approvato il nuovo regolamento con regio decreto 21 aprile 1910, n. 223. Tale regolamento doveva, giusta il dispetto della lettera a) della nuova legge sulla risicoltura 16 giugno 1907, n. 337, stabilire le distanze

minime delle risaie dagli aggregati di abitazione, case isolate e cimiteri, ed essendosi a ciò provveduto non potevano non abolirsi tutte quelle speciali disposizioni che, sotto l'impero dell'antica legge 12 giugno 1866, erano state emanate per la disciplina della risicoltura in determinate località di quella provincia, fra le quali appunto quelle riguardanti i comuni di Trino e Crescentino.

« È bensì vero che colla soppressione di tali disposizioni alcune zone di terreno dei comuni anzidetti, già coltivate a riso, verranno a trovarsi a distanza minore di quella normale prescritta dal nuovo regolamento, ma non per questo deriveranno danni economici alle popolazioni. Invero l'articolo 42 della citata legge (articolo 210 del testo unico delle leggi sanitarie) fa esplicitamente salve, quanto alle distanze, le condizioni di fatto delle risaie esistenti alla data della pubblicazione della legge in conformità dei regolamenti provinciali in vigore alla data predetta, onde le risaie esistenti a tale data non restano vietate in base alle disposizioni contenute nel nuovo regolamento provinciale, ma soltanto potranno essere vietate dal Prefetto quando risultino nocive alla salute pubblica e con tutte le formalità e garanzie prescritte dall'articolo 77 del testo unico delle leggi sanitarie. Inoltre l'articolo 3 del nuovo regolamento speciale dà facoltà all'autorità sanitaria della provincia chiamata all'applicazione del regolamento stesso di consentire l'attivazione delle risaie a distanza minore delle normali per terreni di natura e positura paludosi, sui quali non sia possibile altra coltivazione.

« Riassumendo: le maggiori distanze stabilite dal nuovo regolamento riguarderebbero soltanto le risaie in terreni non paludosi, attivate dopo l'andata in vigore della nuova legge; mentre per quelle attivate e da attivarsi in terreni paludosi il Prefetto ha facoltà di prescrivere distanze minori, e per tutte quelle esistenti prima della nuova legge nulla è immutato allo stato di fatto esistente alla data di pubblicazione della medesima.

« Pertanto la rigorosa applicazione delle nuove disposizioni regolamentari è sufficiente a salvaguardare le esigenze della pubblica salute, senza turbare a priori gravi interessi economici. »

« Il sottosegretario di Stato

« CALISSANO ».

**PRESIDENTE.** L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annun-

zia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Miari « per conoscere quando si provvederà all'indispensabile ampliamento della stazione di Battaglia ».

**RISPOSTA SCRITTA.** « Per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Battaglia è stata approvata in data 1° corrente apposita proposta.

« Verranno quindi iniziati i lavori per l'esecuzione di tale ampliamento appena ultimate le necessarie pratiche d'appalto.

« Il sottosegretario di Stato

« DE SETA ».

**PRESIDENTE.** Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Solidati-Tiburzi « per sapere se, in seguito al considerevole aumento del movimento e del traffico nella stazione di Rieti (la quale perciò si è resa insufficiente al buon funzionamento del servizio) intenda provvedere: 1° all'ampliamento dei magazzini della grande e piccola velocità; 2° al cambiamento delle attuali piattaforme girevoli con altre di maggiore diametro; 3° all'impianto di un altro binario ».

**RISPOSTA SCRITTA.** — « La stazione di Rieti è dotata d'impianti generalmente sufficienti pel traffico locale nei periodi normali di lavoro. Così, nel fabbricato viaggiatori, sono sufficienti al bisogno l'atrio, le sale di aspetto, i locali per gli uffici e quelli destinati al ristorante.

« Nel magazzino per le merci a grande velocità si è invece verificata talvolta della deficienza di spazio in confronto alla quantità delle merci in arrivo e in partenza; ed a tale inconveniente sarà riparato modificando la distribuzione dei locali in modo da acquistare maggiore spazio pel deposito delle merci.

« Quanto al magazzino della piccola velocità, solo in casi eccezionalissimi, durante i periodi d'intenso lavoro causato dalle locali fiere annuali, esso si è dimostrato insufficiente a contenere tutti i colli, così da obbligare a lasciare momentaneamente sul piano caricatore quella parte di essi che non può risentire danni per le intemperie.

« Ma poichè il temporaneo verificarsi di tale condizione di cose è comune a numerose altre stazioni, non sarà possibile provvedere all'ampliamento richiesto per detto magazzino se non quando lo permetterà la graduatoria a cui l'amministrazione è costretta attenersi per simili lavori di miglio-

ramento, in relazione agli impegni che a norma di legge le è consentito prendere annualmente pei lavori e provviste in conto patrimoniale ed ai limiti pure annuali in cui debbono essere contenute le spese relative.

« Quanto al cambio delle attuali piattaforme il provvedimento non rappresenterebbe una vera necessità, perchè il dispositivo degli allacciamenti dà la possibilità di eseguire le necessarie manovre, per l'accesso ai binari dello scalo, con le locomotive, e d'altra parte non sarebbe tecnicamente possibile, mancando fra i binari la distanza all'uopo indispensabile.

« Infine l'impianto, a cui si allude il punto, ora necessario perchè durante il lavoro normale sono sufficienti gli impianti esistenti e ai maggiori bisogni che si verificano nel periodo delle fiere e in quello della campagna delle barbabietole, si fa fronte adeguatamente utilizzando il piano caricatore militare.

« *Il sottosegretario di Stato*  
« DE SETA ».

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta all'onorevole Visocchi, « per sapere se e quando intenda procedere all'appalto dei lavori di sistemazione del fiume Gari, appartenente alla bonifica della Valle del Liri ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, fu ordinata la pubblicazione del piano grafico in cui si dovranno svolgere i lavori e del piano parcellare delle zone di terreno che occorrono da occupare. Il prefetto non ancora ha inviato la relazione di tali pubblicazioni, onde al riguardo sono state fatte sollecitazioni.

« Appena le dette formalità saranno regolarmente adempiute, si procederà con la maggiore premura alla ulteriore istruttoria del progetto, ed indi alla disposizione di appalto.

« *Il sottosegretario di Stato*  
« DE SETA ».

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Bolognese, « per sapere se non creda opportuna, anzi necessaria, la sollecita costruzione di una banchina-merci alla fermata del casotto cantoniere, in contrada Candida, sulla fer-

rovia 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 ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il progetto per l'impianto del servizio merci a Candida è in corso di compilazione. Questa però, dati i molti altri studi e lavori a cui deve attendere la Divisione manutenzione Trinitapoli, non è ancora ».

« *Il sottosegretario di Stato*

« DE SETA ».

PRESIDENTE. Lo stesso sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Pietravalle « 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 ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Nel servizio delle linee ferroviarie del Molise, non esclusa la Campobasso-Isernia, sono stati introdotti negli ultimi anni vari miglioramenti che dimostrano come l'Amministrazione, lungi dal trascurare tali linee, abbia procurato di tenere nel dovuto conto gli interessi delle popolazioni che ne sono servite.

« Per quanto riguarda il materiale, sta in fatto che fanno su di esse servizio locomotive nuove del gruppo 905 che hanno appena due anni di vita. Inoltre sotto la gestione dello Stato si sono istituite piccole squadre di rialzo a Campobasso e a Benevento, che non si avevano sotto la passata gestione e che assicurano una più rapida riparazione dei veicoli circolanti su quelle linee. Di più tutti i treni della Benevento-Termoli sono ora serviti dal freno Westinghouse ed hanno il riscaldamento a vapore, mentre due coppie di treni, sulle tre della Campobasso-Isernia, hanno il freno Westinghouse; ciò che, obbligando ad impiegare nella composizione dei treni soltanto veicoli aventi simili requisiti moderni, garantisce che non siano fatte più circolare coi treni stessi vetture dei tipi più antiquati e meno accetti al pubblico.

« D'altra parte, per potere ulteriormente migliorare il materiale adibito alle linee del

Molise, come in genere per tutte le altre linee di secondaria importanza, occorre attendere che sia congruamente aumentata la dotazione delle vetture di nuova costruzione, la quale è tuttora appena sufficiente per assicurare il servizio dei treni più importanti sulle linee principali.

« Quanto agli orari si deve riconoscere che la velocità dei treni è piuttosto limitata, riguardo è da tenere conto delle condizioni di quelle linee di monofacende in proposito di quelle linee di monofacende per vedere se non sia possibile adottare qualche utile provvedimento.

« Pur tenendo poi fermo che non è possibile addivenire ad aumenti nel numero dei treni esistenti, i quali per lo scarso reddito delle linee sarebbero non consentiti dalle vigenti disposizioni di legge, l'Amministrazione non si è rifiutata di prendere in considerazione i voti espressi per la sistemazione degli orari dagli enti locali. Così avendo questi fatto presente l'opportunità di anticipare la partenza da Isernia per Campobasso dell'ultimo treno (numero 3370) con recente deliberazione del Consiglio di amministrazione, che avrà effetto dal 1° febbraio, è stata appunto approvata simile anticipazione portando la partenza del treno dalle 16.50 alle 15.55, nel duplice intento di facilitare l'accesso nella giornata ai comuni situati lontano dalla ferrovia e di diminuire la sosta ad Isernia dei viaggiatori provenienti da Caianello col treno 1784.

« La marcia poi dei treni è generalmente regolare: infatti solo il treno 3369 Campobasso-Isernia risulta soggetto a ritardi di qualche importanza, dovuti alle esigenze del servizio merci. Riguardo però a tale servizio è da tenere presente che l'entità del traffico di detta linea non è tale da giustificare l'istituzione di appositi treni; in ogni modo poi anche per tale questione sono in corso studi per vedere che cosa possa farsi per rendere possibilmente più celeri i treni viaggiatori ed eliminare in ogni caso i ritardi causati dalle esigenze del servizio in questione.

« Riguardo infine alle condizioni degli impianti, occorre ricordare che per la stazione di Campobasso, dove il traffico presenta reali bisogni, sono già in corso i provvedimenti del caso; nelle altre stazioni invece gli attuali impianti si riconoscono generalmente adeguati alla presente entità del traffico rispettivo.

« Comunque, se per mutate condizioni del traffico si manifestasse anche per qualche altra località la convenienza di provvedere a qualche miglior impianto, l'amministrazione, che è prima di ogni altra interessata ad assicurare il regolare svolgimento del servizio, non mancherebbe di tenere nella dovuta considerazione i bisogni delle località stesse per gli opportuni provvedimenti in relazione ai fondi disponibili per le nuove opere di carattere patrimoniale.

« *Il sottosegretario di Stato*  
« DE SETA ».

#### PRESIDENZA DELLA interrogazioni.

Larizza e Di Saluzzo, i quali sono presentati interrogazioni al ministro di grazia e giustizia, che le interrogazioni medesime sono rimesse a domani, poichè l'onorevole sottosegretario di Stato è assente per ufficio pubblico.

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze mi ha inviato il seguente telegramma:

« D'accordo col collega Emilio Bianchi prego Vostra Eccellenza di voler cortesemente rinviare a giovedì 16 la sua interrogazione circa l'imposta per gli acquedotti dei comuni.

« Ringrazio ed ossequio.

« *Il sottosegretario di Stato per le finanze*  
« GALLINO ».

Naturalmente io reputo che l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze abbia ragione di chiedere il differimento di questa interrogazione, essendo impedito per ragioni d'ufficio; ma, in linea di massima, non posso ammettere che i rappresentanti del Governo chiedano questi differimenti, dichiarando di essere in ciò d'accordo con gli interroganti; poichè ciò offende il diritto degli altri deputati, diritto che io debbo tutelare nel modo più assoluto. E poichè, come risulta dal verbale testè letto, anche ieri parecchie interrogazioni, nello stesso modo, vennero rimesse ad altra seduta, mi rivolgo alla cortesia degli onorevoli sottosegretari di Stato perchè oppongano un deciso rifiuto a domande di differimento, che offendono, lo ripeto, il diritto di altri colleghi.

L'articolo 115 del regolamento stabilisce che il Governo può chiedere il differimento di un'interrogazione per ragioni di sua competenza; e di tal diritto i rappresentanti del Governo possono liberamente usare, e nessuno lo contesta loro; ma non si può ammettere che chiedano differimenti per semplice cortesia verso gli interroganti.

Posso anche comprendere i rapporti che debbono passare tra Governo e deputati; ma ciò non mi dispensa dall'adempiere al mio dovere, che è quello di tutelare i diritti di tutti i deputati indistintamente. Dal momento che un'interrogazione è iscritta nell'ordine del giorno, il deputato che l'ha presentata ha diritto, a sua volta, di svolgerla; e non dev'essere preceduto da coloro, che, non svolgendo la interrogazione nel giorno ad essa assegnato, per atto di cortesia da parte degli onorevoli sottosegretari di Stato abbiano ottenuto un differimento per fare il proprio comodo.

Coloro i quali non si trovano in condizioni di svolgere, a suo tempo, le interrogazioni presentate, lascino che esse vengano cancellate, o che vadano in fine dell'ordine del giorno; e non pretendano differimenti, che, come ripeto di nuovo, offendono il diritto degli altri colleghi interroganti. Io non posso per mettere ciò, e protesto contro questo sistema! (*Vive approvazioni*).

### Svolgimento d'interrogazioni.

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

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

**CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno.** L'argomento dell'interrogazione dell'onorevole Aprile è quanto mai delicato e importante. Il Ministero ritiene che le disposizioni vigenti in materia, purchè siano intelligentemente osservate, siano sufficienti per impedire i fatti che purtroppo si debbono qualche volta lamentare. Io non espongo alla Camera le disposizioni stesse; ma se l'onorevole Aprile, che ha studiato questo importante argomento, avrà suggerimenti da dare, non dubiti, nè dubiti la Camera, che il Ministero dell'interno sarà ben lieto di prenderli in considerazione, poichè, ripeto, l'importanza dell'argomento non può essere da alcuno disconosciuta.

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

**APRILE.** Perdonerò la Camera se la intratterrò, nei termini rigorosamente regola-

mentari, su di una questione che per altro non è nuova nel Parlamento italiano, nè in altri Parlamenti.

Già il Ministero dell'interno, nelle istruzioni che dava ai comuni intorno al servizio di polizia mortuaria, scriveva « risultare da statistiche che, per circostanze e combinazioni affatto fortuite e fortunate, furono impediti ben novantaquattro seppellimenti di persone ancora vive » e dava prescrizioni e consigli assai più illuminati e severi che non siano quelli del regolamento attuale, tra cui, per esempio, l'obbligo nei casi di morte improvvisa di raddoppiare il periodo di osservazione prima del seppellimento.

E l'onorevole Giolitti rispondendo nella seduta del 26 marzo ad una interpellanza del senatore Negrotto che chiedeva una riforma del regolamento di polizia mortuaria, dopo avere rilevato l'importanza della questione conchiudeva: « Io sottoporro il quesito immediatamente a quell'autorevole Consesso (il Consiglio superiore di sanità). E confido che il senatore Negrotto vorrà accettare la soluzione che gli propongo, come quella che può condurre più rapidamente a una conclusione senza comprometter nessuna delle questioni che ad un argomento così vitale si collegano ».

Ignoro se la Direzione e il Consiglio di sanità furono consultati, e quale ne sia stato il responso. So però che nessun provvedimento è stato adottato; che esiste ancora il regolamento del 1892; che i camposanti sono per quattro quinti senza sale di deposito; che le bare si portano ai camposanti già saldate a fuoco; che i medici necroscopi soprattutto firmano i certificati in bianco senza constatazione alcuna.

*Voci.* È vero! È vero!

**APRILE.** Questo, onorevole sottosegretario di Stato, è il fatto più grave, questo è l'abuso più diffuso, contro cui nessuno reagisce perchè non tutti apprezzano la gravità di una tale omissione e quelli che sono in grado di valutarla tacciono per riguardi di colleganza professionale.

Io voglio citare alla Camera, perchè credo che l'argomento ne valga la pena, talune notizie che mi sono pervenute e che ho ragione di ritenere esatte, quantunque controllate soltanto da un privato.

Posso dunque affermare che nell'aprile del 1906 il custode del cimitero di Foggia ed il seppellitore, da una cassetta mortuaria chiusa, la quale si trovava in deposito, sentirono partire dei gemiti e ne uscì un bambino vivo. Il fatto è confermato da una

lettera del custode stesso, signor Luigi De Leo.

Nel 1908 a Mussumeli, una certa Maria Santa Vaccaro potè farsi sentire e fu estratta dalla bara sulla soglia della chiesa, ove veniva portata: il fatto è confermato da una lettera del parroco arciprete Nigrelli. A Rivanzano, presso Pavia, certa Clotilde Noscardi, nel 1906, fu dichiarata morta: rinvenne quando già era stata rivestita dell'abito mortuario: il fatto è confermato da una lettera del vice-parroco Eugenio Guerini.

È importante ricordare ancora quanto scrisse Séverin Icard, medico marsigliese di grande valore, sulla *Presse Médicale* nel 1904. Nell'articolo intitolato « Du danger de la mort apparente » cita molti casi la cui autenticità fu sottoposta ad un severo controllo.

Rilevo due aneddoti tipici.

Nel registro dello stato civile di Argental, in calce all'atto di morte di certa Rouzeyrol, morta il 23 marzo 1902, vi è questa postilla: « Déclarée revenue à la vie à dix heures du matin », e l'Icard pubblica il *fac-simile* di tale eloquente documento. A Toulon il registro dello stato civile contiene la dichiarazione che l'atto di decesso « de la dame Marie Selve », avvenuta il 26 gennaio 1897, « a dû être anulé ».

E aggiunge l'Icard: « La déclaration du décès avait été faite avec un certificat médical attestant que la dame était morte réellement. Or celle-ci n'était qu'en état de mort apparente et ne mourut réellement que plusieurs jours après ainsi que l'indiquent les registres de l'état civil ».

Io non raccolgo vaghe e incerte notizie di giornali. Io mi limito a riportare qualcuno di quei fatti o autorevolmente accertati o di cui si può avere la prova materiale e giuridica.

Si comprenderà facilmente quanto sia raro e quasi miracoloso potere ottenere una prova, perchè le tombe conservano gelosamente i loro misteri. Ma chi ricordi le famose discussioni avvenute al Senato francese negli ultimi anni dell'Impero, cui prese parte quel cardinale Donnet, che da un medico era stato dichiarato morto...

**PRESIDENTE.** Onorevole Aprile, ella parla già da sette minuti. Data l'importanza dell'argomento, ella ne avrebbe potuto fare oggetto di interpellanza.

**APRILE.** Se crede di concedermi ancora due minuti, concludo; altrimenti rinunzio a parlare.

*Voci.* Parli! parli!

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, se vogliono loro stessi dar facoltà di parlare modifichino il regolamento. Ma se il regolamento dovesse modificarsi tutti i giorni, sarebbe anche bene nominare tutti i giorni un Presidente nuovo. E allora le minoranze si troverebbero in condizioni ben più gravi di quelle temute per la mozione Cambrey-Digny di antica memoria. (*Bravo!*)

Rispettiamo dunque il regolamento. Io, non disconosco l'importanza dell'argomento di cui tratta l'onorevole Aprile; ma credo, ripeto, che sarebbe stato opportuno trattarlo in altra sede.

**APRILE.** Concludo subito, onorevole Presidente.

Chi non ricorda le numerose e spaventevoli osservazioni fatte dal grande medico Thuret presiedendo al risanamento del Camposanto *Les Innocents* in cui molti cadaveri furono trovati in atteggiamenti di disperazione e di collera, e taluni con le dita rosate tra i denti?

Chi non ricorda ciò che racconta Marx dei comunardi raccolti per le strade di Parigi e accatastati in una fossa della quale smossero la terra, sporgendo fuori confusamente delle membra, agitando gambe e braccia che spenzolavano con sussulti di agonia?

**PRESIDENTE.** Sono cose che le conoscono tutti!...

**APRILE.** Chi ricorda ciò e ciò che hanno scritto l'Hartmann, il Brouhardel, il Tebb, non può non esser preso da un grande senso di pietà pensando soprattutto che per ogni caso di inumazione anticipata di cui si può avere la prova, un misterioso numero ne avviene che resta presunto e che può esser grande e fa raccapriccio.

Debbo purtroppo concludere per obbedire al Presidente, e mi duole di non potere citare il caso grave del pretore di Mestre che condannò il medico confesso di avere rilasciato il certificato di morte senza avere fatto lo accertamento, a sole lire 97 di multa!

Bisogna quindi emanare disposizioni severe, anche penali, perchè i medici facciano le loro dichiarazioni dopo la visita, e non rilascino certificati in bianco e non si contentino di qualche dichiarazione di inserienti o di parenti.

Bisogna che siano rispettate rigorosamente almeno le 24 ore di osservazione.

Bisogna che le bare mortuarie non si saldino nelle case ma al camposanto, dopo trascorso il periodo prescritto; e bisogna



che ogni camposanto anche del più piccolo comune sia obbligatoriamente provvisto di una sala di deposito, perchè nelle campagne appunto e nei piccoli comuni il pericolo è maggiore e più frequente.

Siccome io non sono un tecnico, non ho altro da chiedere. Però, come cittadino e come deputato, in un momento in cui da ogni lato ci si minacciano malattie epidemiche durante le quali le fiacchezze e gli errori sono più facili; in un momento in cui si grava il paese di una spesa di milioni per un nuovo esercito di funzionari medici che debbono provvedere all'igiene ed alla sanità pubblica, io chiedo con calorosa insistenza che questo lato del problema non sia trascurato, che il regolamento di polizia mortuaria sia ammodernato e rigidamente rispettato, e che la promessa dell'onorevole Giolitti sia mantenuta. (*Bene!*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di parlare.

**CALISSANO**, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Non posso entrare in questioni di indole scientifica riguardo ai metodi migliori che i medici possano seguire per determinare con maggior certezza lo stato di morte.

Ho detto all'onorevole Aprile che io attendevo da lui, che ha studiato a fondo la materia, qualche suggerimento; ma egli il suggerimento ha convertito in raccomandazione ed io l'accetto di cuore.

Posso però assicurarlo che la promessa fatta dall'onorevole Giolitti in Parlamento fu mantenuta; che la questione fu sottoposta all'esame del Consiglio superiore di sanità, e che si ritenne che, allo stato delle cose, non vi fosse altro da fare, oltre quello che ho avuto l'onore di dire pochi momenti or sono, e cioè che le leggi, come sono attualmente formate, purchè diligentemente e rigorosamente eseguite, danno quel tanto di certezza che in materia simile si può richiedere.

In ogni modo non dubiti l'onorevole Aprile che, per quanto dipende dal Ministero dell'interno, se maggiori studi e nuove indagini occorrono, si faranno, specialmente tenendo conto delle disposizioni legislative degli altri paesi.

Mi acconsenta però l'onorevole Aprile che io, non con la sua autorità perchè egli ha studiato profondamente la questione, ma per sentimento di dovere, da questo mio posto protesti contro ogni esagerazione, perchè se queste cose fossero affermate senza contraddizione, io finirei con l'ammettere che

il nostro paese, ed alcune regioni specialmente del nostro paese non brillerebbero certamente nè per sentimento di civiltà nè per sensi di pietà.

Io posso con l'onorevole Aprile augurare che non avvengano quelle scandalose formazioni di certificati falsi, quali egli ha denunciati, e lo assicuro che istruzioni rigorose sono state emanate in proposito. E credo che l'autorità giudiziaria, qualora delle denunce vengano, non giudicherà del criterio della falsità o no del documento dalla possibilità della constatazione, ma giudicherà se veramente il medico abbia accertata la morte per mezzo di visita personale, o invece soltanto in base a dichiarazione altrui.

In questo senso, onorevole Aprile, ogni rigore non sarà mai soverchio. Ma se dovessi aggiungere altre cose, in questo momento non potrei davvero soddisfarla di più.

**APRILE.** Ma il pretore di Mestre ha condannato a 97 lire di multa il medico confesso!

**PRESIDENTE.** Seguirebbe l'interrogazione dell'onorevole Larizza, al ministro di grazia e giustizia, « sul sistematico abbandono della pretura di Gallina, in provincia di Reggio Calabria, altre volte priva di pretore, ed ora deficiente di funzionari di cancelleria ».

Ma questa interrogazione, per la ragione che ho detto, è rimessa a domani.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Pietro Chiesa, al presidente del Consiglio ed al ministro delle finanze « per conoscere le ragioni per cui credettero di rifiutare alla Cassa nazionale di previdenza l'area che quell'amministrazione voleva acquistare dietro equo compenso per costruirvi il proprio edificio resosi indispensabile anche per il fatto che altri istituti di assicurazione sociale devono essere aggruppati intorno ad essa in Roma ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Monti, al ministro dei lavori pubblici, « 1° sui criteri che hanno sino ad ora informata la compilazione dei regolamenti relativi al trattamento del personale delle ferrovie concesse all'industria privata; 2° se nel formare tali regolamenti si sia pure tenuto conto della doverosa tutela del personale dirigente; 3° se, in caso contrario, non ritenga l'onorevole ministro ciò essere imposto dalla legge sull'equo trattamento del

personale delle ferrovie concesse all'industria privata; 4° se, in caso affermativo, non ritenga il ministro opportuno d'intervenire affinché i regolamenti stessi vengano in tale senso, come doveroso, integrati ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La legge del 30 giugno 1906 ha stabilito l'equo trattamento del personale delle ferrovie concesse all'industria privata.

Il regolamento per l'esecuzione di detta legge, che reca la data del 22 novembre dello stesso anno, stabilisce le modalità per la presentazione e l'esame delle norme per il trattamento del personale. Le norme approvate riguardano la parte regolamentare, la parte disciplinare, gli organici e le competenze accessorie. La parte disciplinare è stata stabilita come vuole la legge, analoga a quella contenuta nelle vigenti norme per le ferrovie dello Stato e così pure si è richiesta la parte regolamentare. Per ciò che riguarda la parte economica il trattamento è differente a seconda delle condizioni del mercato del lavoro, della potenzialità delle aziende e dell'importanza del servizio, criteri tutti stabiliti dal regolamento 22 novembre 1906.

Chiede l'onorevole Montù se si sia tenuto conto della doverosa tutela del personale dirigente. *Montù* chiede anche eccezioni per Società che ne fecero espressa richiesta, per nessuna società fu richiesto di considerare nelle condizioni dell'equo trattamento il personale dirigente delle Società stesse, tantopiù che, spesso, si tratta di piccole aziende che accudiscono, non solo all'azienda ferroviaria, ma anche ad altre industrie.

Infine l'onorevole Montù desidera sapere se il Governo intenda imporre che il personale dirigente delle ferrovie concesse all'industria privata, sia considerato anche nell'equo trattamento. Rispondo chiaramente che bisogna ricordare che il personale dirigente è rappresentato sempre da persone che per il grado di cultura che debbono possedere si trovano in grado di potere e sapere tutelare nei contratti di prestazione d'opera i propri interessi; non si trova quindi nelle stesse condizioni del personale inferiore, che deve avere tutti i riguardi da parte dell'Amministrazione dello Stato per la tutela del proprio trattamento.

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

MONTU'. Non posso dichiararmi soddisfatto perchè ritengo che l'articolo 21 è di

diritto pubblico e ad esso non si può derogare assolutamente con private convenzioni.

L'articolo 21 della legge 30 giugno 1906 fa obbligo a tutte le amministrazioni di ferrovie concesse all'industria privata, di stabilire e sottoporre all'approvazione del ministro dei lavori pubblici le norme per un equo trattamento del personale, nonchè le norme disciplinari e le formalità per la loro applicazione.

Io non discuto lo spirito nobilissimo che ha voluto informare tale legge, non voglio commentare come ai chiari di luna dello stato imperativo odierno delle diverse federazioni e organizzazioni di personale alto e basso, dirigente ed esecutivo, una tale legge teoricamente tanto ottima diventi praticamente un vero incubo proibitivo per la iniziativa privata ed una continua spada di Damocle per le società private; osservo e rilevo che la legge fu fatta, e poichè fu suggerita non soltanto dal concetto della tutela dell'esercizio ferroviario e della sicurezza pubblica, ma altresì dei diritti del personale, così lamento che siano state approvate o quanto meno tollerate disposizioni che non tutelano egualmente tutte le categorie del personale.

In parecchie società private, ingegneri e dirigenti speciali servizi di trazione e di esercizio sono sprovvisti di quella tutela circa la stabilità ed i minimi di carriera che i regolamenti sono invece solleciti ad assicurare al personale d'ordine e subalterno: io comprendo perfettamente che il direttore generale e supremo di un'azienda non soltanto ferroviaria, ma comunque avente un carattere pubblico, debba trovarsi in condizioni assolutamente eccezionali e di carriera e di stipendio e in confronto del proprio Consiglio di amministrazione, ma questo non può applicarsi a tutti gli altri dirigenti ed in genere a tutto quel personale così detto direttivo, che se pure ha delle funzioni di iniziativa e di concetto vero e proprio, viceversa dipende da un direttore generale.

Ad ogni modo faccio formale invito al Ministero dei lavori pubblici affinché riveda attentamente la legge 30 giugno 1906 valutando tutta la portata pratica ed effettiva dell'articolo 21: veda di sentire in argomento non soltanto gli interessati, e cioè gli esercenti di ferrovie private, i quali pertanto devono essere dal Governo favoriti in tutti i modi per il più facile adempimento del delicatissimo servizio pubblico ad essi affidato e integratore di una delle

più importanti e moderne funzioni statali, ma altresì gli studiosi dei moderni fenomeni economici e sociali per poterne a ragion veduta inferire la necessità di mantenere o di meglio precisare la dizione e la portata del predetto articolo.

Io credo pertanto che tornare indietro non si può più ed allora chiedo al Governo che si assicuri onde il disposto dell'articolo 21 venga scrupolosamente osservato e fatto osservare senza eccezioni e restrizioni per tutto il personale indistintamente; poichè fino ad oggi niuna restrizione o limitazione volle farsi nel vigente regolamento; e per l'avvenire sia attento e sollecito ad esigere che le Società private si attengano ad un tale disposto, dovendo le Società stesse, di fronte ad un tale stato di fatto conviene fare *bonne mine à mauvais jeu* dirigente e non fare ad esso personale trattamento speciale e di sfavore per cui conforti l'indisciplina e non si provoca certo per esso la stima del personale esecutivo. *(Bene! Bravo!)*

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

Gallina Giacinto, al ministro dell'interno, « per sapere a chi risaiga la responsabilità di non aver impedito l'introduzione dall'estero in Italia di bestiame affetto da afta epizootica, nonchè per sapere quali provvedimenti furono adottati e si intenda di adottare per l'avvenire »;

Rattone, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se non ritenga opportuno che, durante l'Esposizione di Torino, si istituiscano due treni diretti quotidiani sulla linea Torino-Aosta »;

Battaglieri, ai ministri dell'agricoltura, industria e commercio e degli affari esteri, « per conoscere i provvedimenti che intendano prendere allo scopo di ovviare ai gravi danni derivanti al commercio d'esportazione dei vini italiani dalle disposizioni date contro di esso dalle autorità svizzere »;

Zaccagnino, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere le ragioni del ritardo nella istruttoria della domanda del sindaco di Vieste, per far dichiarare opera idraulica di terza categoria la Mezzana di Molinella ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cabrini, al ministro degli affari esteri, « sulle circostanze in cui avvenne la morte del nostro connazionale Giovanni Tramontin, in forzato rimpatrio da New York all'Avre,

a bordo del piroscalo Niagara della *Transatlantique* ».

**DI SCALEA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri.** Chiedo che questa interrogazione sia rimessa a giovedì, poichè attendendo alcune informazioni.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Emilio Bianchi, al ministro delle finanze, « per sapere se trova giusto l'operato di alcune agenzie delle imposte le quali — mentre il Governo e il Parlamento si propongono di provvedere con leggi eccezionali di favore a dotare di acque potabili i comuni che ne difettano — si ostinano a colpire con ingenti accertamenti di imposta gli acquedotti di quei comuni che hanno provveduto a così elementare bisogno, sebbene si tratti di acquedotti per uso pubblico senza scopo di speculazione ».

Questa interrogazione, in seguito alla risposta dell'onorevole sottosegretario di alla Camera, venne, che ho già comunicata

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

Richard, al ministro dei lavori pubblici, « circa la frequenza, in questi ultimi mesi, di deragliamenti di carrozze e carri ferroviari sulla linea Torino-Modane nel tratto Meana-Salbertrand e se non creda assolutamente necessario affrettare gli studi per la sistemazione definitiva della linea fra le stazioni di Bussoleno e Salbertrand »;

Paolo Bonomi, al presidente del Consiglio, « per conoscere se, nell'esercizio del suo speciale ufficio di mantenere l'unità di indirizzo politico ed amministrativo di tutti i Ministeri, non intenda provvedere a togliere di mezzo la stridente contraddizione che esiste fra l'azione del Ministero dell'interno, che, con lodevoli intenti, sospinge e sussidia i comuni per la costruzione degli acquedotti, e quella del Ministero delle finanze che si fa ad applicare con criteri inusitati l'imposta fabbricati agli acquedotti stessi, paralizzando così i benefici effetti dell'intervento del Ministero dell'interno ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Pescetti, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere se intenda intervenire perchè le pene applicate agli operai delle officine ferroviarie cessino di essere ingiuste e trasmodanti come anche recentemente è avvenuto per 17 operai del deposito locomotive di Firenze ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questa interrogazione si riferisce ad alcuni agenti, i quali, convinti di disobbedienza verso il personale superiore, sono stati puniti con la proroga del termine normale per l'aumento della paga limitatamente al minimo di sei mesi. Ora l'articolo 40 del regolamento per il personale stabilisce che in caso di disobbedienza sia proprio questa la punizione che si può infliggere al personale. Quindi non si è fatto che applicare il regolamento.

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

PESCETTI. Io non posso affatto dichiararmi soddisfatto, non solo perchè l'onorevole sottosegretario di Stato ha dato una risposta più che asciutta, meschina... (*Si ride*).

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La verità è secca. È la verità.

PESCETTI. ...ma occupato di un caso di non essere segnalavo dalla tribuna parlamentare, doveva avere una singolare gravità non solo in sè, ma per il sistema che rivela.

Le punizioni che portano alla proroga del termine per l'aumento normale della paga costituiscono un danno gravissimo, come quelle che, ritardando all'operaio la promozione cui ha diritto, sono come una multa che perseguita l'operaio per tutta la sua carriera. Taluni operai possono arrivare a perdere, in quindici o venti anni di lavoro, anche mille o tre mila lire. Abusare di punizioni siffatte è pessimo sistema dell'Amministrazione ferroviaria in specie per fatti come quelli avvenuti nelle officine di Firenze. Ricorderò il caso nelle sue circostanze.

Un sabato sera, non nel solito posto dove si sogliono affiggere gli avvisi per il personale, ma in un angolo del deposito, venne messo un avviso, che anche pel piccolo formato sfuggiva all'occhio.

Con quell'invito si chiamavano gli operai a lavorare insolitamente nel giorno seguente che era domenica. Diversi operai non andarono al lavoro. E per questo furono puniti.

Si noti che tra questi operai così gravemente colpiti ve n'erano persino di quelli che non si trovavano nell'officina la sera dell'invito perchè ammalati od in trasferta. Inutili sono stati i reclami. Ed io non ho parole

bastanti per stigmatizzare queste punizioni che sono ingiuste e in contraddizione col fatto, che rappresentano la negazione di ogni disciplina, e distruggono il principio stesso di autorità una volta che si colpiscono coloro che non furono seriamente avvertiti e perfino coloro che non erano nell'officina la sera dell'avviso eccezionale.

Portate su queste enormità cura vigile e riparatrice, voi che siete in alto, cui il personale si rivolse fiducioso e insistente. Siffatte punizioni, quando siano mantenute, rappresentano la mortificazione della dignità e del patrimonio dell'operaio, costituiscono una provocazione continua, la quale finisce col creare negli animi uno stato di giusto sdegno e di segreta rivolta.

In questa Assemblea, anche nella recente discussione sull'ordinamento ferroviario, spesso si fa appello al principio sereno di un ordine superiore e benefico non deve essere sostituito l'arbitrio di tirannelli indispettiti e cavillosi.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SETA *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Giacchè l'onorevole Pescetti desidera più precisa risposta, gli dirò che naturalmente nè io nè lui possiamo farci giudici di quanto è avvenuto a Firenze in una data officina. Resta in fatto accertato che, tanto la legge, che il regolamento, danno facoltà alle ferrovie di Stato di punire gli operai nel modo indicato, qualora siano convinti di disobbedienza.

Le cose sono arrivate fino al Consiglio di amministrazione, il quale, in seguito ad un'inchiesta coscienziosa, ha confermato il provvedimento preso contro quegli agenti.

Se poi l'onorevole Pescetti dice che il regolamento non è buono, lo potrà dimostrare in altra occasione, e non ora in sede d'interrogazioni.

PESCETTI. Mostrate di non capire quello che ho detto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole D'Alì al ministro dei lavori pubblici « per conoscere quali sono i motivi che costringono i treni della linea ferroviaria Palermo-Trapani ad un ritardo giornaliero di oltre un'ora e ciò da più mesi ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole D'Alì lamenta lo stato in cui si trova la ferrovia Palermo-Trapani riscattata or non è molto dallo Stato. Egli muove un giusto lamento, perchè effettivamente lo stato di quella linea non è dei migliori.

Attualmente vi sono molti chilometri di binario in ferro, e si vanno gradatamente sostituendo con quelli in acciaio.

Sono stati proposti, pel rifacimento, circa trentatré chilometri in un primo tratto ed otto chilometri in un secondo tratto, sono stati pure proposti, per essere sottoposti all'approvazione superiore, provvedimenti pel rifacimento di altri venticinque chilometri in ferro.

Attualmente, poi, sono in corso d'attuazione dei lavori approvati circa quattordici chilometri di rifacimento e quattro chilometri di rinnovamento di binari. In fine, altre opere, di cui non leggo qui l'elenco, sono in corso d'esecuzione, ed altre in corso di preparazione, affinché lo stato della linea Palermo-Trapani diventi migliore di quello presente.

PRESIDENTE. Tutto ciò prova che lo Stato ha riscattato una linea, che era in pessime condizioni.

L'onorevole D'Alì ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

D'ALÌ. Veramente la mia interrogazione riflette in modo indiretto lo stato deplorabile in cui si trova la linea ferroviaria Palermo-Trapani, ma soprattutto ha per scopo di conoscere il perchè dei ritardi eccessivi che, ogni giorno, si lamentano in tutti i treni siano diretti che omnibus.

Fin dal 1907, quando avvenne il riscatto di questo tronco ferroviario, ebbi promessa esplicita dal predecessore dell'onorevole De Seta, in seguito ad una interrogazione, che sarebbe stato messo nelle condizioni normali di tutti gli altri; ebbene, debbo constatare con dispiacere, che, in tutti questi anni, nulla è stato fatto fin oggi per riparare la linea, e, se in cattive condizioni essa fu riscattata, oggi la ritroviamo in condizioni veramente disastrose.

Questa è la causa vera del ritardo giornaliero obbligatorio di circa un'ora, per ogni treno, e così, per un percorso di 195 chilometri, s'impiegano, con treni diretti, sei ore o sei ore e mezzo. Lascio considerare quanto il pubblico ne sia soddisfatto.

In verità oggi io constato un miglioramento nelle risposte del Governo, poichè mi si assicura come già siano stati ordinati taluni lavori, mentre fino a questo momento

le risposte alle molteplici interrogazioni si limitavano a dire che si studiava.

Sembra quindi che gli studi siano terminati; però mi permetta l'onorevole sottosegretario di Stato di rimanere ancora scettico su questa materia, giacchè fino a pochi giorni addietro, percorrendo tutta intera quella linea, io non ebbi a vedere alcun lavoro iniziato. Ad ogni modo mi auguro che realmente ordini tassativi per lavori di sistemazione sieno stati impartiti, e mi auguro che siano eseguiti presto per riparare alle condizioni pericolosissime in cui si trovano i viaggiatori sulla ferrovia Palermo-Trapani. Non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Di Saluzzo, al ministro di grazia e giustizia « circa l'assoluta deficienza di personale giudicante presso il tribunale di Saluzzo: deficienza che si verifica da tempo con non lieve danno all'Amministrazione della giustizia ».

Ma quest'interrogazione, per la ragione già detta, è rimessa a domani.

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri chiede di rispondere subito all'interrogazione, annunciata ieri, dell'onorevole Vaccaro, al presidente del Consiglio e al ministro degli affari esteri « per sapere se sia vera la notizia data dai giornali, che il Governo ottomano abbia fatto agli americani concessioni di terre nella Cirenaica, per rinvenire e sfruttare i giacimenti di zolfo, che vi sarebbero ».

Questa interrogazione è stata firmata oggi anche dall'onorevole Aprile, il quale è stato incaricato dall'onorevole Vaccaro di dichiararsi, o meno, soddisfatto delle risposte che darà il Governo.

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Ritengo opportuno di rispondere con una certa sollecitudine all'interrogazione rivolta dai onorevoli Vaccaro ed Aprile, poichè la notizia, che forma oggetto dell'interrogazione stessa, ha arrecato indubbiamente grave impressione nell'industria zolfifera dell'isola mia nativa, che da quell'industria ricava alimento e vita per molte migliaia d'operai.

Questa notizia, pubblicata dai giornali, è assolutamente infondata. Abbiamo voluto assumere informazioni; e ci è stato dall'ambasciatore in Costantinopoli assolutamente smentito che vi siano state concessioni. Non vi sono state neppure domande di concessioni.

Voglio aggiungere che non vi sono finora elementi tecnici per potere con sicurezza stabilire se vi sieno dei giacimenti solfiferi degni di sviluppo industriale nei territori della Cirenaica.

Non ho altro da dichiarare e credo che questa notizia potrà soddisfare l'onorevole interrogante.

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

**APRILE.** Dirò due sole parole; e questa volta non sarò richiamato dall'onorevole Presidente.

L'importanza della questione non può sfuggire a chi è siciliano, come è l'onorevole sottosegretario di Stato, e credo che non sfuggirà a nessun deputato italiano. Certo il breve tratto di mare che separa la Sicilia dalla Cirenaica dà diritto a supporre che per un'unica conformazione geologica quei terreni, sui quali affiora lo zolfo, ne contengano in grande quantità e tale che possa essere sfruttata con grande facilità e con grande utile industriale.

Io mi dichiaro per conto mio soddisfatto, e sono sicuro lo sarà anche l'onorevole Vaccaro, delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, circa l'assicurazione data che nessuna concessione è stata fatta e nessuna domanda è stata presentata alla Turchia per ottenere il monopolio delle miniere solfifere che potessero rinvenirsi in Tripolitania.

Ma poichè la questione è venuta alla Camera, è bene che il Governo senta tutta la responsabilità e il dover suo nell'opera di vigilanza e di difesa che deve compiere, perchè con la conquista di tutte le miniere solfifere che sono a poche ore dalla Sicilia, in condizioni di sfruttamento assai più favorevoli e da parte di chi già, nostro concorrente, tende ad avere il monopolio e a dominare il mercato mondiale dello zolfo, perchè, dico, non si venga ad espropriare la Sicilia ed impoverire l'Italia. Confido quindi che il Governo veglierà perchè a niun costo tale concessione monopolistica avvenga.

*Una voce.* Come fare?

**APRILE.** Chiedendo ed ottenendo la preferenza. (*Interruzioni*).

Insomma l'Italia non è stata fatta per gli interessi industriali lombardi soltanto! (*Commenti*).

**PRESIDENTE.** Sono esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno di oggi.

### Giuramento.

**PRESIDENTE.** Essendo presente l'onorevole Colajanni, lo invito a giurare. (*Legge la formula*).

**COLAJANNI.** Giuro.

### Convocazione degli Uffici.

**PRESIDENTE.** Comunico che gli Uffici sono convocati alle ore 11 di giovedì 16 febbraio 1911, col seguente ordine del giorno:

Ammissione alla lettura di due proposte di legge, la prima d'iniziativa del deputato Dell'Acqua, la seconda del deputato Bolognese.

Esame dei seguenti disegni di legge:

Ordinamento del Consiglio coloniale (755).

Ordinamento della Colonia Eritrea (756).

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

(*Così è stabilito*).

### Presentazione di disegni di legge e di una relazione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio ha facoltà di parlare.

**RAINERI, ministro di agricoltura, industria e commercio.** Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Fondazione di una Cassa di previdenza per le pensioni del personale didattico e amministrativo delle scuole industriali e commerciali e del personale tecnico delle Cattedre ambulanti di agricoltura;

Provvedimenti a favore dell'insegnamento professionale;

Ordinamento degli istituti superiori di istruzione commerciale;

Maggiori assegnazioni di fondi al capitolo n. 71 dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1910-11 ed ai capitoli corrispondenti dello stesso stato di previsione della spesa per gli esercizi 1911-12 e 1912-13. (*Modificato dal Senato*).

Chiedo che i primi tre disegni di legge siano inviati agli Uffici, e che il quarto sia invece trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

**PRESIDENTE.** Dò atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione dei seguenti disegni di legge:

Fondazione di una Cassa di previdenza per le pensioni del personale didattico e am-

ministrativo delle scuole industriali e commerciali e del personale tecnico delle Cattedre ambulanti di agricoltura;

Provvedimenti a favore dell'insegnamento professionale;

Ordinamento degli istituti superiori di istruzione commerciale;

Maggiori assegnazioni di fondi al capitolo n. 71 dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1910-11 ed ai capitoli corrispondenti dello stesso stato di previsione della spesa per gli esercizi 1911-12 e 1912-13. (*Modificato dal Senato*).

L'onorevole ministro chiede che i primi tre disegni di legge siano inviati agli Uffici e che il quarto sia invece trasmesso alla Giunta generale del bilancio. Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(*Così è stabilito*).

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

**MEZZANOTTE.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Marzotto per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie.

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

### Domande di autorizzazione a procedere.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca: esame delle domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

La prima è contro il deputato Mazzitelli pel reato di cui all'articolo 241 del Codice penale (intervento come padrino in duello).

Questa domanda fu comunicata alla Camera nella seduta del 7 maggio 1909. Ora io ho sollecitato più volte la Commissione a voler riferire. Non avendo mai avuto soddisfazione a questa mia richiesta, a' termini del regolamento la domanda, così com'è stata presentata, viene sottoposta alla deliberazione della Camera.

Se non vi sono osservazioni in contrario la domanda è consentita.

(*È consentita*).

Segue la domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Arrivabene per lesioni colpose.

Anche per questa, quando venne iscritta nell'ordine del giorno, la Commissione non

aveva riferito. Ora finalmente la Commissione ha accolto le mie istanze, ed ha presentato la relazione.

La Commissione propone che venga concessa l'autorizzazione a procedere contro l'onorevole Arrivabene, unicamente per la contravvenzione di cui alla lettera b), prevista e punita dall'articolo 480 del Codice penale, per avere nelle suindicate circostanze di tempo e luogo (nel 5 luglio 1908 in Sabbion di Cologna Veneta) lasciato libero il proprio cane ritenuto pericoloso.

Il primo capo d'imputazione era del reato di cui all'articolo 375, n. 1, del Codice penale, per avere nel 5 luglio 1908 in Sabbion di Cologna Veneta, per imprudenza o negligenza, dato causa che il proprio cane addentasse Vittorio Branca di Sant'Anna dei Boschi (Legnago) alla regione posteriore della gamba destra, producendogli delle lesioni guarite in dieci giorni senza conseguenze.

Ora la Commissione propone che l'autorizzazione a procedere sia concessa per la contravvenzione, e non per il primo capo.

La Camera ha udito qual'è la proposta della Commissione. La metto a partito.

(*È approvata*).

Viene infine una terza domanda di autorizzazione a procedere: contro il deputato Trapanese, per diffamazione continuata ed ingiurie.

Anche questa domanda non ha avuto l'onore di una relazione, per quanto io vi abbia insistito. Però in data d'oggi è stato presentato il seguente ordine del giorno:

« Sulla domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Trapanese per diffamazione continuata ed ingiurie, in danno del sindaco di Allerona, cav. Bernardini, commesse nell'aprile 1909, mediante un pubblico discorso, e con due articoli, non sottoscritti, dell'*Unione popolare* di Orvieto, di cui il Trapanese viene supposto direttore;

« la Camera, mentre riafferma la costante giurisprudenza, per cui il direttore di un periodico, *unicamente in quanto tale*, non è perseguibile *penalmente* per scritti apparsi nel periodico stesso, dei quali rispondono il gerente e l'autore che abbia sottoscritto (articolo 47, Regio Editto sulla stampa);

« considerato risultare dagli atti che la diffamazione attribuita all'onorevole Trapanese, con le ingiurie ad essa intimamente connesse, si sostanzierebbe nell'invito, per

quanto in forma vivace, fatto dal candidato politico, a un suo avversario, pubblico ufficiale, nel fervore della contesa elettorale, a purgarsi dall'accusa di avere, in altri tempi, usurpati certi beni del comune, con minaccia, in caso contrario, di denunziarlo alla Camera e al Ministero dell'interno, in un intento di difesa della pubblica proprietà;

« che, dati quindi la natura essenzialmente politica del dibattito e l'interesse pubblico in esso coinvolto, sarebbe incivile consentire la persecuzione penale del supposto diffamatore — che d'altronde gli elettori del Collegio, dopo quella campagna di accuse, mandarono in Parlamento — quando il querelante non concedesse formalmente la facoltà di provare in giudizio il fatto diffamatorio concessione di cui non è traccia nei ripetuti costituti del querelante, e che è almeno dubbio se, nella fattispecie, spetterebbe *ope legis* all'imputato;

« delibera di recusare, *allo stato degli atti*, la richiesta autorizzazione a procedere ».

Quest'ordine del giorno è firmato dagli onorevoli Turati, Valeri e Zerboglio, i quali facevano parte della Commissione, che avrebbe dovuto riferire alla Camera su questa domanda di autorizzazione a procedere in giudizio; la quale Commissione però, a quanto mi risulta, non si è mai costituita, e quindi non ha potuto nominare il relatore.

Mi dispiace, ma sono costretto a deplorare questo sistema; perchè le Commissioni debbono riferire alla Camera, e non venire a proporre degli ordini del giorno.

TURATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Io non ho inteso però di fare un appunto personale a lei. Parli pure.

TURATI. Ho chiesto di parlare prima di tutto per giustificare la mia condizione di deplorato ed in secondo luogo per dare alcuni schiarimenti alla Camera.

L'onorevole Trapanese oggi offre viva prova alle nuove disposizioni del regolamento per le quali le domande di autorizzazione di procedere a giudizio contro i deputati possono venire direttamente innanzi alla Camera senza la relazione della Commissione.

Debbo far notare che gli Uffici si radunarono per discutere questa domanda di autorizzazione a procedere il 25 novembre 1909; che nel primo Ufficio fu designato a commissario l'onorevole De Felice il quale non convocò mai la Commissione e che ora si trova malato a Catania; così che quando noi commissari apprendemmo ieri l'altro

che era stata messa nell'ordine del giorno questa domanda di autorizzazione a procedere, ignoravamo persino di essere stati nominati commissari, o per lo meno ce ne eravamo dimenticati. (*Si ride*).

Certo nessuno ha fatto sollecitazioni a noi ed è altrettanto certo che io, in questo ossequente alle disposizioni del nostro regolamento, pregai l'egregio capo della nostra segreteria, commendatore Montalcini, di convocare subito i commissari presenti allo scopo di prendere una deliberazione. La convocazione fu fatta, ma forse perchè era stata fatta di lunedì, giorno di mezza vacanza per i deputati specialmente professionisti, non si poté ottenere il numero legale per costituirlo e ci trovammo presenti soltanto in tre, cioè io, l'onorevole Zerboglio e l'onorevole Valeri e insieme ci trovammo d'accordo nel presentare l'ordine del giorno di cui darò ragione in pochissime parole...

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Turati; come ho già detto, non ho inteso di fare un appunto personale a lei. Ho dovuto soltanto rilevare (adempiendo rigorosamente al mio dovere) che l'onorevole De Felice è stato invitato per ben due volte a voler convocare la Commissione, così come erano state invitate tutte le Commissioni, che ancora non avevano riferito, a voler adempiere al loro mandato. Alcune hanno risposto, ed altre no; il che vuol dire che non tutti hanno fatto il loro dovere.

TURATI. Ad ogni modo questo automaticismo tende a liberare la Camera da una specie di diritto di asilo per i deputati qualora le domande di autorizzazione a procedere non siano messe nell'ordine del giorno.

Ma qui non è il caso ed è conveniente discutere ed è perciò che io debbo dare ragione dell'ordine del giorno che abbiamo presentato.

Dall'esame degli atti ci è risultato che nel fervore della contesa elettorale nel collegio di Alleronà del quale ora l'onorevole Trapanese è rappresentante, e nel fervore quindi di accuse reciproche, egli avrebbe accusato il suo avversario, che è sindaco di Orvieto, di avere in altri tempi usurpati dei beni comunali e gli avrebbe detto che se fossero state vere queste accuse e non se ne fosse purgato, lo avrebbe denunziato al Ministero dell'interno per i provvedimenti del caso.

D'onde la querela e la relativa domanda di autorizzazione a procedere contro l'ono-



revoles Trapanese che in fondo non aveva usato che qualche parola vivace.

Ma in tutto il processo non c'è traccia di accordata facoltà di prova e in secondo luogo il Trapanese viene accusato anche come direttore di un giornale che avrebbe riferito il suo discorso.

È parso dunque a noi che in questa condizione di cose, trattandosi di un reato di stampa, e le Commissioni avendo sempre ritenuto che il direttore di un giornale non possa essere responsabile degli articoli stampati, la Camera dovesse fare una riserva su questo punto prima di concedere l'autorizzazione a procedere, tanto più che si tratta di accuse fatte nell'interesse pubblico contro un ufficiale pubblico con una accusa che in fondo stimolava l'accusato a difendersi nell'interesse pubblico ed a concedere la facoltà della prova; a noi è parso inconcepibile che un deputato, in questa condizione di cose, quando gli elettori lo hanno appunto mandato qui ed hanno pronunciato su di lui il loro giudizio, potesse essere, per questo fatto, senza che venisse data la prova dei fatti, condannato a un anno di reclusione.

E questo dal punto di vista politico e morale mi sembra assolutamente indiscutibile. Ecco perchè questo moncherino di Commissione propose questa riserva, per quanto riguarda la perseguibilità del Trapanese, e la ricusa allo stato degli atti della autorizzazione a procedere, mancando la garanzia della facoltà della prova.

Si tratta di una semplice limitazione per evitare un'offesa al diritto stesso del deputato e della Camera. Io credo, che, se gli altri commissari fossero venuti nella nostra riunione, avrebbero probabilmente convenuto con noi e avrebbero presentato una relazione unanime.

Ad ogni modo raccomando alla Camera questo ordine del giorno, che mi sembra conforme a tutte le norme tradizionali della nostra giurisprudenza.

MEDA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEDA. Prego la Camera di considerare la gravità delle conclusioni, a cui viene l'ordine del giorno, presentato dai nostri colleghi Turati, Valeri e Zerboglio. Credo inutile dichiarare alla Camera che la questione personale in questo caso esula: a me spiace molto che l'onorevole Trapanese possa avere delle noie giudiziarie; ma l'ordine del giorno ci invita a deliberare di ricusare allo stato degli atti la richiesta autorizzazione a procedere.

Se io intendo bene la formula, essa vuol dire che noi potremmo, dopo una nuova istruzione degli atti, dare l'autorizzazione, che oggi ci si propone di negare. Ora rifletta la Camera che noi, con questo tenore di deliberazione, veniamo a fare cosa assolutamente nuova: io sono da poco tempo alla Camera, ma la Camera nei suoi lavori non mi è stata ignota anche in passato: ebbene, non mi è mai risultato che una autorizzazione a procedere sia stata concessa, con riserva di ulteriore istruttoria.

TURATI. Ne hanno fatte di tutti i colori!

MEDA. Purtroppo, ma questa sarebbe di un colore nuovissimo, che io tengo non rimanga nell'iride della giurisprudenza parlamentare.

Ripeto, io non credo che si possa deliberare a mezzo: allo stato degli atti l'autorizzazione si concede, o si nega, a seconda che si riscontrino nel fatto, per cui il deputato è chiamato a rispondere, gli estremi, per i quali debba ammettersi o rifiutarsi la garanzia statutaria: onde, allorchè l'onorevole Turati nel suo ordine del giorno e nelle parole con cui lo ha spiegato alla Camera, dice: « l'onorevole Trapanese deputato è perseguito anche come direttore di un giornale, e c'è una giurisprudenza costante la quale ritiene che penalmente il direttore non debba rispondere; l'onorevole Trapanese ha ingiuriato e diffamato un sindaco, ma non risulta che questo sindaco abbia dato la facoltà della prova, mentre è dubbio se egli potesse in quel momento considerarsi come pubblico ufficiale, e se di conseguenza spetterà all'onorevole Trapanese per diritto di dare questa facoltà di prova; quindi manchiamo degli elementi di giudizio », quando, dico, così l'onorevole Turati ragiona, egli, me lo permetta, fa oggi il dibattimento e ci invita a pronunciare una sentenza di tribunale, di corte d'appello e forse anche di cassazione; mentre noi non siamo un corpo giudiziario, ma una assemblea politica; la quale, a mio modo di vedere, deve prescindere da siffatte considerazioni e limitarsi a valutare gli estremi del fatto, per cui si chiede l'autorizzazione, indipendentemente dalle eccezioni di rito e di merito, che si possano far valere, anzi si debbano far valere, davanti ai giudici naturali.

Pare pertanto a me che l'ordine del giorno, e per le argomentazioni a cui si appoggia, e per la conclusione a cui viene, non debba essere accolto dalla Camera; onde io

voterò contro l'ordine del giorno dell'onorevole Turati, ed a votar contro, se del caso, inviterò con formale proposta la Camera.

TURATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ma non può parlare due volte!

TURATI. Per fatto personale.

PRESIDENTE. Parli pure.

TURATI. Brevissime parole per rilevare due sole osservazioni all'onorevole Meda ed alla Camera.

Prima di tutto assicuro l'onorevole Meda che vi sono dei precedenti, ad ogni modo, la prima volta che si fece questo, i precedenti non vi erano, e si capisce, una buona volta bisogna pur cominciare.

Ho detto: allo stato degli atti, senza chiarimenti, affinchè non si possa dire che noi creiamo il diritto di asilo.

Potrebbe essere che questo sindaco fosse stato accusato a torto, e che di fronte alla prova dei fatti risultasse innocente, e non vorrei che si dicesse che noi abbiamo voluto, per ispirito partigiano, difendere un deputato che aveva errato.

Ma se il Presidente, che è così competente specialmente nelle interpretazioni regolamentari rigorose, ritenesse che la formula di queste conclusioni è meno che ortodossa, rinuncerei a questa riserva, e domanderei semplicemente la ripulsa dell'autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. L'onorevole Galli ha facoltà di parlare.

GALLI. Onorevole Presidente, giustamente come al solito, Ella ha rilevato l'inconveniente avvenuto: che la Commissione non fu adunata. Però dalle dichiarazioni stesse dell'onorevole Turati e anche del Presidente, che aveva invitato due volte il primo commissario a raccogliere i colleghi, senza poterne avere risposta, risulta che la Commissione non poteva assolutamente pronunciarsi, stando alle regole dell'antico regolamento.

Ora tre membri della Commissione, e bisogna lodarli, e dico lodarli perchè mi sono trovato ieri in una questione quasi simile, non avendo potuto costituire nemmeno una maggioranza di Commissione, hanno presentato un ordine del giorno. Ma è possibile che la Camera, su un ordine del giorno che cercava di rimediare ad un difetto, incolpabile a nessuno, è possibile, dico, che la Camera decida oggi una questione che potrebbe avere una conseguenza

anche di diritto? Ecco perchè io, in poche parole, domanderei che invece si sospendesse qualunque deliberazione, e si rimandasse la questione alla Commissione, affinchè avesse tempo di raccogliersi, poichè non fu sua colpa se non fu raccolta, ed esaminasse la questione, la completasse, e venisse dinanzi alla Camera con una proposta concreta.

Ho ascoltato con molta attenzione le acute osservazioni dell'onorevole preopinante, ed ho anche letto l'ordine del giorno dell'onorevole Turati, ma qui siamo in una condizione di cose in cui non so chi nella Camera potrebbe con coscienza sicura pronunciarsi con un voto o con un altro, per cui, senz'altre parole, domando che la questione ritorni alla Commissione, affinchè l'essame di essa possa da questa essere fatto in modo completo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fulci.

FULCI. Io ritengo che non potrei votare l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Turati e da altri colleghi, ma d'altra parte non potrei neppure votare l'autorizzazione a procedere, perchè a me pare che la domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Trapanese, presentata dal procuratore del Re, sia monca in molte parti. In una prima parte l'autorizzazione a procedere è domandata perchè l'onorevole Trapanese sarebbe il direttore di un giornale. Come vede la Camera, noi ritorneremo a quel famoso decreto-legge tanto deplorato in questa Camera e fuori. Io ritengo che il direttore di un giornale possa essere responsabile come complice, perchè il reato di diffamazione è reato comune, e se il direttore di giornale è autore cooperatore immediato, complice nella diffamazione, risponde della diffamazione stessa. Ma non è la qualità di direttore che lo rende colpevole, è il fatto di avere volontariamente partecipato al delitto. Ora invece la domanda di autorizzazione a procedere del Regio procuratore rileva una legislazione che noi non abbiamo, e che mi lusingo non avremo mai, per il principio della libertà della stampa; dunque non è esatto che si possa procedere, perchè un tal signore è direttore di giornale, per diffamazione contro di lui. Si può procedere qualora l'autorità giudiziaria abbia trovato che vi sono prove che dimostrano che il direttore del giornale è complice, o cooperatore della diffamazione.

Per questo, allo stato degli atti, noi non potremmo dare la chiesta autorizzazione. Ma vi è un'altra parte.

Qui pare che si tratti di diffamazione e d'ingiurie verbali. Ma anche per questo vi è una grave questione giuridica e politica, che risolveremo più tardi quando discuteremo il progetto sul reato di diffamazione.

Io domando: è consentito in una lotta elettorale che un avversario che lotta contro un candidato, possa domandare la punizione per una diffamazione senza concedere la prova dei fatti?

Sento dire che la prova dei fatti è di diritto perchè il sindaco è pubblico ufficiale. Noi non sappiamo però, secondo l'affermazione della domanda di autorizzazione a procedere, se nel momento in cui il signor sindaco sarebbe stato usurpatore era sindaco o era un privato. E se egli era un privato — e diffamato perchè combattente in una lotta elettorale — non sarebbe conveniente procedere contro chi era da lui battuto se nel fervore della lotta costui affermò cosa per la quale il querelante non ha il coraggio di concedere la prova dei fatti.

Ecco perchè allo stato delle cose io ritengo che non si possa approvare l'autorizzazione a procedere, e mi unisco alla proposta dell'onorevole Galli perchè sia rimandata la domanda alla Commissione la quale, avuti i chiarimenti opportuni, possa dare le convenienti spiegazioni su questi punti e possa emettere il suo parere e la relativa relazione.

**PRESIDENTE.** Prima di procedere alla votazione, debbo fare una semplice osservazione all'onorevole Galli.

Non è qui questione di colpevolezza della Commissione: è questione di applicazione di un criterio, che la Camera dopo lungo dibattito credette di dover stabilire. Giustamente la Camera pensò di togliere l'impressione sfavorevolissima formatasi nel paese per il fatto, contro il quale ho sempre protestato, che le domande di autorizzazione a procedere, presentate per essere esaminate e riferite, non venivano poi mai in discussione; perchè non erano trattate alla stessa stregua delle relazioni sopra le elezioni e tutto il resto che riguarda le prerogative parlamentari. La Camera dunque ha accettato il principio che anche per le domande di autorizzazione a procedere, quando siano scorsi i termini stabiliti alla Commissione ed al relatore per la presentazione delle relative relazioni, possa deliberarsi la precedenza su ogni altra materia iscritta nell'ordine del giorno, appunto perchè nessuno abbia a credere che la Camera

crei un privilegio che non ha ragione di essere.

Oggi le ingerenze governative hanno un'importanza molto relativa; ma ci sono delle ingerenze di altro genere, che bisogna indirettamente colpire, e contro le quali fu stabilito appunto l'articolo 45. Ma ciò non deve importare la conseguenza deplorabile che le domande, anche dopo presentata la relazione, abbiano a rimanere lettera morta.

Questo ho voluto dire all'onorevole Galli. Che la Commissione sia stata eletta prima delle recenti modificazioni portate al regolamento in materia, non importa proprio nulla; perchè quando la Camera delibera che d'ora in avanti debba procedersi in un determinato modo, la sua deliberazione deve avere pieno vigore. Io non entro nel merito: la domanda è qui, e chi l'ha letta la può giudicare da sé; poichè nella stessa domanda vengono esposti i criteri diversi, in base ai quali si può decidere; ma questo non mi riguarda. (*Benissimo!*)

Or dunque, come la Camera ha udito, vi sono tre proposte diverse: una è quella dell'onorevole Galli per la sospensiva, ed ha la precedenza; viene poi quella di respingere l'autorizzazione, che è dell'onorevole Turati; e poi quella della concessione della autorizzazione.

Il Governo dichiara di astenersi.

Metto a partito la proposta dell'onorevole Galli, alla quale si è associato l'onorevole Lodovico Fulci, che siano rimandati gli atti alla Commissione, affinchè riferisca.

(*È approvata.*)

Avverto la Camera che nella ipotesi, non improbabile, che la convocazione della Commissione sia ancora ritardata, l'ordine di convocazione della Commissione stessa lo darò io, comunicandone avviso ai singoli componenti.

Provvederò da me, poichè naturalmente il Presidente, come del resto è scritto nel regolamento, è quello che rappresenta la Camera in tutte le circostanze. Se dunque il Commissario del primo ufficio non convocherà in tempo la Commissione, lo farò io! (*Approvazioni.*)

#### Votazione a scrutinio segreto.

**PRESIDENTE.** Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Approvazione della convenzione stipulata il 24 novembre 1910, fra il Governo ed i rap-

presentati delle provincie di Bergamo, Brescia, Cremona, Mantova, Padova, Rovigo, Sondrio, Treviso, Udine, Venezia, Verona e Vicenza, per la definitiva sistemazione della vertenza relativa al « Fondo sociale » delle provincie Lombardo-Venete.

Si faccia la chiama.

CAMERINI, segretario, fa la chiama.

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

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

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

Proseguendo nella discussione generale ha facoltà di parlare l'onorevole Agnesi.

AGNESI. Dopo i discorsi dei molti oratori, che mi hanno preceduto, tutti competenti in materia, sembrerebbe che la discussione in merito a questo disegno di legge dovesse essere esaurita.

Ma io credo che il problema dell'ordinamento ferroviario sia di così alta importanza, che sia bene che molti espongano il loro pensiero in proposito, e portino il loro contributo nello studio di questo difficile problema.

È per questa ragione che io esporrò alcune mie considerazioni su questo disegno di legge.

Una delle principali modificazioni che viene proposta col presente disegno di legge è quella di accordare al personale delle ferrovie dello Stato tanti miglioramenti sui loro stipendi per circa 21 milioni, mediante soprassoldi.

Io mi dichiaro favorevole a questi miglioramenti. Preferirei però che invece dei soprassoldi, gli aumenti venissero compresi negli organici, conglobandoli negli stipendi.

È per questa convinzione che io ho firmato l'ordine del giorno che il collega onorevole Nava Cesare, svolgerà tra poco.

Come molti hanno già detto, l'aumento delle paghe e degli stipendi al personale ferroviario è giustificato dal fatto che in questi ultimi anni sono andati aumentando gli stipendi e le paghe di tutte le industrie ed aziende private, aumenti che sono arrivati fino oltre il 50 per cento, e che hanno di

conseguenza portato aumenti nei prezzi di tutti i generi e quindi il rincaro del costo della vita.

È quindi giusto e naturale l'aumento degli stipendi del personale ferroviario, specialmente di quello più basso.

Ma se è giusto aumentare le paghe del personale ferroviario, è pur necessario mettere un freno, un limite al loro numero che si è accresciuto in modo veramente eccessivo, come ben a ragione raccomanda l'ordine del giorno della Giunta del bilancio.

E qui io non mi trovo d'accordo con quanto ha detto l'onorevole Bertolini nell'ultima seduta, e con quanto ha scritto la Direzione generale nella ultima sua relazione circa il bilancio 1910-11.

L'onorevole Bertolini e la Direzione giustificano l'aumento nel numero del personale facendo il confronto fra il personale della rete Mediterranea, Adriatica e Sicula nel 1905 con quello attuale delle ferrovie di Stato, e dimostrando che l'aumento è in proporzione dell'aumento dei treni-chilometro e del maggior prodotto.

Ma a mio giudizio questi paragoni, questi confronti non devono servire di base per giustificare gli aumenti.

Noi sappiamo che in qualunque azienda industriale, ad ogni aumento di produzione non corrisponde mai un pari aumento di personale, ma in realtà invece succede che ad ogni grande aumento di produzione corrisponde un piccolo aumento di personale.

È questa la base delle grandi industrie; è questa una delle ragioni per cui la grande industria vince sempre e soffoca la concorrenza delle piccole industrie, potendo appunto essa fare forti economie nella spesa del personale.

È una tesi che non ha bisogno di dimostrazioni. Qualunque stabilimento industriale che produca, ad esempio, 100 quintali di merce al giorno impiegando 50 persone tra operai ed impiegati, se esso viene portato mediante l'aggiunta o la sostituzione di nuovo e più moderno macchinario a 1000 quintali di produzione non porterà certamente il numero del suo personale a 500, ma aumenterà in proporzione assai minore che varierà a seconda della natura dell'industria.

E questo deve appunto succedere nella industria delle ferrovie. Se infatti su una data linea si aumenta il numero dei treni, aumenterà bensì il numero del personale viaggiante, ma resterà costante o quasi il numero del personale fisso, ossia quello

della Direzione, dei Compartimenti, delle Sezioni, stazioni, caselli, barriere, ecc. All'aumento quindi dei treni-chilometri e dei prodotti non corrisponde un pari aumento del personale.

Eguale se si aumenta la velocità dei treni viaggiatori e dei treni merci su tutte le linee collo stesso personale e materiale si potrà fare maggior servizio e quindi maggior numero di treni-chilometri e di prodotto, senza aumentare il numero del personale viaggiante e del personale fisso.

I calcoli ed i confronti della Direzione generale non giustificano adunque gli eccessivi aumenti nel personale; anzi dimostrano il contrario, cioè che il personale è esuberante.

E che il personale sia eccessivo lo dimostra anche il complicato sistema burocratico con cui si tratta qualunque pratica.

Io mi ricordo, per pratica personale, che ai tempi della Mediterranea le cose procedevano assai più semplici e spedite. Allora, ad esempio, il compartimento della Mediterranea a Genova era alloggiato in un modestissimo piano di fabbricato. Attualmente per gli uffici del Compartimento si è costruito un grande fabbricato che può contenere e contiene un reggimento di impiegati. Allora un qualunque reclamo o ricorso veniva in pochi giorni deciso dal capo compartimento, perchè la Mediterranea lasciava ai compartimenti, diretti da persone di sua fiducia, maggior autonomia e libertà di decidere ed ordinare.

Attualmente invece chi presenta un qualunque reclamo, domanda, o ricorso sopra un argomento qualsiasi deve attendere mesi e mesi per avere una qualunque risposta, e la pratica frattanto gira e rigira per una quantità di uffici e per le mani di un esercito di impiegati tra ispettori di riparto, ispettori di sezione, capi di sezione, capi uffici, capi di riparto, capi gruppi, capi divisione e relativi impiegati, protocollisti ed archivisti: e quasi sempre poi la pratica va a finire ai servizi X od Y della Direzione generale ed attraversa altra moltitudine di impiegati: e la via che fa il reclamo nell'andata fa poi la risposta nel ritorno.

Adunque il numero del personale è eccessivo e questa è una delle cause del poco rendimento finanziario delle ferrovie di Stato.

Ma non è la sola. Altre cause, a mio giudizio, contribuiscono al poco rendimento di questa grande industria ferroviaria che

rappresenta per lo Stato un capitale d'impianto di parecchi milioni.

Una di queste cause è che l'esercizio non è impiantato su basi industrialmente economiche.

Ad esempio, ai tempi delle Società, ai capi delle stazioni più importanti si lasciava sufficiente latitudine di comporre e licenziare tanti convogli di mercanzie quanti erano richiesti dal mercato.

Così il commercio era prontamente servito. Coll'attuale sistema di tutto voler accentrare ed ordinare in Roma, dalla Direzione generale si son fissati i limiti di lavoro per ogni stazione; e poichè non è possibile vincolare il commercio, così si è dovuto comprendere fra i convogli ordinari-merci di ogni giorno tanti convogli che superino la richiesta media del mercato.

Succede così uno spreco di materiale e di personale, ed una maggior quantità di consumo, perchè molte volte i treni non viaggiano a carico completo. Perciò l'esercizio non è economico. Questo spiega quanto mi scrive un mio collega di università, ex-impiegato della Mediterranea, ed ora non più in servizio: « Nel 1901 io era a Reggio Calabria, incaricato di provvedere alla trazione, ed aveva 31 locomotive pel servizio Reggio-Cotrone, Reggio-Paola, Catanzaro-Santa Eufemia; e nel novembre 1908, poco prima del terremoto, a Reggio erano già 84 locomotive!

« Fino al 1905, il deposito di Savona aveva soltanto 17 a 19 locomotive — pel servizio San Giuseppe-Ceva che ha limitazione naturale nella potenzialità della linea, ed ora supera le 40! ». E, notiamo, le locomotive moderne hanno maggior forza delle antiche.

Quindi non solo si utilizzano male i vagoni, come ha dimostrato l'onorevole Rubini, ma vi è anche una cattiva utilizzazione delle locomotive.

Ma altre cause influiscono nel poco reddito delle ferrovie di Stato.

Esse sono:

1° le tariffe basse;

2° alcuni tronchi di linee principali passivi per eccessive pendenze.

La prima causa, ossia quella delle tariffe basse, è facilmente dimostrata.

In questi ultimi anni noi assistiamo ad un continuo aumento nei prezzi della mano d'opera e quindi nei prezzi di tutti i materiali.

Aumentarono il carbone, il ferro, tutti i metalli, il legno, tutte le provviste: ed

è anche aumentato il prezzo di tutto il macchinario che può occorrere alle ferrovie, come locomotive, vagoni, vetture, e le spese di loro riparazione e manutenzione.

L'Amministrazione delle ferrovie ha dovuto anche migliorare il servizio, aumentando la velocità dei treni, adottando vagoni di tipo moderno, più pesanti, a carrelli intercomunicanti, con freni Whestinghouse, dotati di luce elettrica, caloriferi, ed altre comodità.

Di conseguenza essa ha dovuto aumentare la spesa pel suo servizio.

Ma, per contro, l'opera sua non viene pagata di più.

Le ferrovie italiane non hanno potuto fare quello che fa qualunque industriale, il quale contrappone continuamente un prezzo maggiore di vendita al maggior costo della materia prima o delle maggiori spese di esercizio della sua industria per aumento delle paghe operaie, per macchinario più costoso, per maggiori tasse od altro.

Le ferrovie anzi hanno dovuto subire delle riduzioni nei prezzi dei biglietti dei viaggiatori per nuove tariffe differenziali; e, quello che più conta, forti riduzioni nelle tariffe delle merci a piccola velocità, specialmente per i prodotti del suolo che partono dalle provincie del Mezzogiorno, o di quelli altri generi che a quelle regioni sono destinati, in base al regio decreto 24 giugno 1903.

Queste tariffe, specialmente per le lunghe percorrenze, sono così ridotte, che io ritengo che le ferrovie trasportino quelle merci in pura perdita, senza cioè riuscire a coprire le spese vive del trasporto, cioè carbone, olio, personale viaggiante, consumo del materiale.

Ne viene quella conseguenza, che sembra un paradosso, che più merce le ferrovie trasportano con quelle tariffe eccezionali, più cresce il prodotto lordo, ma più cresce la perdita d'esercizio.

A questo proposito io avrei desiderato che nella relazione della Direzione generale relativa all'ultimo esercizio oltre tutte le tabelle e diagrammi così opportunamente esposti, fosse stato anche indicato quale fu il prodotto medio per ogni tonnellata-chilometro di merce a piccola velocità e quale ne fu la spesa: quale il prodotto medio per ogni tonnellata-chilometro di merce a grande velocità e quale la spesa media.

Così si sarebbero potuti confrontare gli attuali risultati con quelli delle passate

amministrazioni, e si sarebbe potuto vedere se son più le spese che aumentano, oppure se sono i prodotti medii che diminuiscono.

Sarebbe pure opportuno conoscere quali risultati finanziari si sono ottenuti con le eccezionali tariffe del Mezzogiorno; perchè non basta fare delle leggi e dei decreti, ma è utile conoscerne poi i risultati.

Da quanto ho detto si deduce che il poco reddito delle ferrovie non si deve imputare solamente all'esercizio di Stato, od alla Direzione generale, od ai ferrovieri in genere, ma vi sono altre cause che lo producono.

E poichè io non credo a facili e pronte economie nell'esercizio, e non sarà possibile far fronte coi maggiori prodotti alla maggiore spesa dei 21 milioni pel personale ferroviario proposta da questo progetto di legge, così io accetto le variazioni e gli aumenti alle tariffe dei viaggiatori e gli altri ritocchi per le merci, come vengono proposti agli articoli 14 e 15.

Anche perchè non è giusto che in Italia si continui col sistema lamentato dall'onorevole Bertolini nella sua relazione che accompagna il progetto di legge n. 237 presentato alla Camera il 18 novembre 1909, in cui si dice:

« Che a differenza della massima parte degli altri paesi, chi approfitta delle ferrovie in Italia non paga se non in parte il servizio che esse gli rendono, ed all'altra parte sopperiscono i contribuenti ».

Vorrei però fossero mantenuti gli abbonamenti a *biglietti radiali*, alla condizione però che a tutti fosse permesso poterne profittare. Attualmente invece non sono autorizzate che poche stazioni a concedere quei biglietti e solamente per coloro che hanno il domicilio e la residenza in quelle città. Ciò rappresenta un privilegio per una parte sola dei cittadini italiani.

Piuttosto che mantenere questo privilegio, questa ingiustizia, io preferisco l'abolizione per tutti di questi biglietti.

Una seconda causa che influisce certamente nel poco rendimento finanziario delle ferrovie dello Stato è la troppa pendenza che hanno alcuni tronchi delle principali linee di grande traffico sicchè quei tronchi sono passivi.

Sono specialmente in queste tristi condizioni la vecchia linea dei Giovi, la Savona-Ceva, la linea Porrettana, la linea del Moncenisio ed in generale tutte quelle che devono attraversare valichi alpini od appenninici.

Sono linee che per economia di costruzione vennero costrutte con pendenze fortissime dal 25 al 30 per cento ed il cui esercizio è passivo — perchè la spesa occorrente per trascinare la merce lungo quelle ripide rampe supera di molto il nolo che la merce paga.

Di quanto io espongo non mi fermerò a fare le dimostrazioni tecniche. Ricorderò solo che da esperienze praticate dalla Società delle Meridionali, e riferite in una pubblicazione dell'ingegnere Paolo Cornaglia ispettore del Genio civile ed una vera illustrazione tecnica, è risultato: che un certo tipo di locomotiva, con un dato consumo di carbone sviluppando una data forza e velocità, poteva trascinare su linea orizzontale 500 tonnellate di merce; mentre la stessa locomotiva, collo stesso consumo di carbone, colla stessa forza e velocità, poteva trascinare su linea a pendenze del 12.5 per mille solo 250 tonnellate ossia la metà; e ne trascinava sole 115 ossia circa il quinto se la linea aveva pendenze del 25 per mille.

Da ciò si può dedurre che la spesa per trascinare la merce su pendenze del 25 per mille o più è quattro o cinque volte superiore a quella che si ha in pianura.

Per cui se si calcola a circa 3 centesimi per tonnellata-chilometro la spesa viva ossia il costo della trazione in pianura, sarà certamente di 12 o 15 centesimi la spesa di trazione per le pendenze del 25 per cento o più.

E poichè la merce paga in media circa 5 centesimi di nolo per tonnellata-chilometro ne viene che su quelle linee a forti pendenze la perdita d'esercizio è assai rilevante, e sta certamente tra i 7 e gli 8 centesimi per tonnellata-chilometro. Così ad esempio sulla Genova-Ronco o vecchia linea dei Giovi la perdita per tonnellata e per tutto il percorso sarà di almeno lire 1.60 essendo quel tronco lungo 26 chilometri. Il che porta alla perdita di vari milioni l'anno trattandosi di linea di grandissimo traffico.

Ed anche qui si viene ad una conseguenza che sembra un paradosso, cioè che più merce passa nei tronchi a grande pendenza, più la perdita cresce, ed occorrono poi molti chilometri di linee buone ed orizzontali a compensare la perdita che si fa in quei brevi tronchi, ma che sono di così forte potenzialità.

Ora poi, sulla linea dei Giovi, sorge un fatto nuovo che peggiora le cose.

In quella linea si è applicata la trazione elettrica; ciò non porterebbe molta varia-

zione nell'economia dell'esercizio, perchè il costo della trazione elettrica poco differenzia dalla trazione-vapore.

Ma per aumentare la potenzialità della linea e supplire al crescente sviluppo del porto di Genova si è aumentata la velocità dei treni merci da 24 chilometri l'ora a 45 chilometri.

Con ciò si è aumentata la perdita per tonnellata-chilometro di merce trasportata. Ed è naturale. Se, ad esempio, un carro carico di merci deve fare una salita ed occorrono tre cavalli per andare adagio, al passo; se noi vogliamo che il percorso sia fatto al trotto od al galoppo non bastano più tre cavalli, ma ne occorreranno sei, nove o più.

Perciò se in passato la perdita sulla vecchia linea dei Giovi era, ad esempio, di sette centesimi per tonnellata-chilometro, e di lire 1,60 per tonnellata e per l'intero percorso, d'ora innanzi sarà di 10 a 12 centesimi per tonnellata-chilometro, e di oltre due lire per l'intero percorso e per tonnellata.

E poichè si tratta di milioni di tonnellate di merce, la maggiore perdita sarà assai forte.

Bisogna quindi augurare e sollecitare la pronta costruzione della direttissima Genova-Milano, che cambierà l'attuale perdita di esercizio in un grande profitto per il bilancio delle ferrovie avendo quella linea la pendenza del nove per mille; e ne avrà un grande sollievo anche il porto di Genova.

Ma frattanto si potrebbero attuare dei rimedi provvisori e pronti.

Essi consistono nell'adottare la trazione elettrica nella succursale dei Giovi e sulla linea Genova-Ovada. Entrambi queste linee hanno pendenze minori, il sedici per mille, non sono quindi passive, e si potrebbe per esse far passare tutta quella quantità di merce che ora si vuol far passare per la vecchia linea dei Giovi...

FERRARIS MAGGIORINO. Ha perfettamente ragione! È inconcepibile che non lo facciano. Fu proposto dalla Commissione Colombo. Vi cresce l'erba sopra.

AGNESI. Siamo d'accordo. ...la quale converrebbe destinare al solo passaggio dei treni passeggeri che, essendo più leggeri, non rappresentano una così grande perdita.

Eguali ragionamenti si possono fare per la Savona-Ceva, cui quanto prima verrà pure applicata la trazione elettrica, per la costruenda Cuneo-Nizza e Breglio-Ventimiglia e per tutte le altre linee a forti pendenze. In generale, per ottenere un esercizio attivo

e per potere così mantenere le tariffe basse, bisognerà cercare di incamminare la merce su linee a pendenze più dolci, riducendo le vecchie linee a forti pendenze a linee di solo servizio locale.

Adunque, oltre all'eccessivo numero del personale, influiscono sul poco reddito delle ferrovie di Stato, tanto le tariffe eccezionali eccessivamente ridotte, quanto le cattive linee.

Se la prima causa del troppo personale si può imputare all'esercizio di Stato, non certo queste due seconde cause si possono imputare alla Direzione generale, nè tanto meno al personale ferroviario.

L'articolo primo del disegno di legge tende poi a dividere la rete continentale in tre grandi direzioni generali: Torino, Bologna, Napoli, sopprimendo tutti i compartimenti.

Io non credo prudente venire a questa nuova e radicale trasformazione amministrativa.

Io credo sia per ora più prudente semplificare il presente faragginoso complicatissimo ingranaggio burocratico, riducendo i compartimenti a sezioni, pur mantenendo la sola Direzione centrale di Roma. Giacchè temo che radicali riforme nell'ordinamento possano portare nuovamente al disservizio ferroviario, a quel caos, a quella barabanda che si è avuta quando dall'ordinamento delle reti Adriatica e Mediterranea si è passati all'esercizio di Stato.

Qualora poi non fosse possibile data la vastità dell'azienda migliorare il presente esercizio semplificandolo, allora io penso che non convenga tentare soluzioni nuove, ma sia più conveniente ritornare sui nostri passi e ritornare alla antica divisione in due reti: Mediterranea ed Adriatica, rimettendo in vigore gli stessi usi e regolamenti di quella fra le due Società, che dette miglior prova, e facendo dipendere i tre direttori da un ministro delle ferrovie responsabile, il quale sarebbe il vero direttore generale.

Io non approverei poi la costituzione in una sola rete di tutte le linee meridionali, staccandole da tutte le altre di maggior traffico. Io credo sia più naturale la divisione longitudinale perchè i traffici vanno appunto tra nord e sud e viceversa. (*Interruzione del deputato Arturo Luzzatto*).

Temo poi che la divisione in tre reti della parte continentale staccando le parti di maggior traffico da quello di minor traffico possa far nascere più facilmente il pericolo del ritorno all'esercizio privato.

Ora che tutte le linee furono rimesse quasi a nuovo spendendo un'enorme quantità di milioni, che tutto il materiale venne rinnovato, come locomotive, vagoni, vetture, potrebbe far gola a qualche grossa Società o Banca a capitale italiano o peggio tedesco, di poter ottenere in esercizio la sola parte migliore delle linee italiane sulla base della fortissima percentuale attuale di esercizio che supera il 90 per cento.

Io credo che se ripartizione si deve fare questa deve essere longitudinale.

L'articolo 13 parla infine di una nuova spesa di 28 milioni per la costruzione di altri 4,000 carri.

Io non credo che colla sola costruzione di questi quattromila vagoni si riuscirà a migliorare il servizio ferroviario.

La mancanza di vagoni che periodicamente si risente nelle epoche di maggior traffico dipende dal fatto che i vagoni carichi di merci non sono prontamente portati nelle stazioni di destino, e là non sono prontamente scaricati, e rimessi quindi in circolazione.

Questo ritardo dipende dalle linee ad un solo binario, ma specialmente dalle stazioni che hanno impianti deficienti, sono mancanti di binari di corsa, sono anche deficienti di lunghezza e non hanno binari di manovra e dove fare il carico e lo scarico delle merci.

Quindi un vagone che caricato in un porto di mare, potrebbe in tre o quattro giorni ritornare allo stesso porto per ricominciare un altro suo giro, rimane nelle stazioni ad occupare binari morti e non ritorna al posto che dopo dieci o dodici giorni.

Coll'aumentare il numero dei vagoni se non si aumentano le dotazioni di binari e le comodità nelle varie stazioni, in modo che i vagoni appena arrivati siano scaricati subito e possano ripartire e lasciare il posto per altri si finirà coll'ingombrare ed impedire il traffico e non aumentarlo.

Io non disapprovo quindi la costruzione dei nuovi vagoni (perchè coll'aumentare del traffico deve aumentare il materiale rotabile) ma purchè essa sia accompagnata da pronti miglioramenti in tutte quelle stazioni che più sono deficienti di binari di manovra, di binari morti, di binari di carico e scarico, di binari di allacciamento ai porti.

Occorrerà poi costruire nuove ferrovie di penetrazione, in modo da decentrare il movimento che oggi è concentrato solo in pochi grandi porti, ed in modo che ogni



grande regione abbia il porto di sua competenza. Si avrà così maggiore economia e speditezza nei trasporti.

Se così non si fa, ma si crede di poter rimediare coll'aumento del numero dei vagoni, succederà quello che succede nel porto di Genova per le *chiatte* ed altri galleggianti.

Quando in quel porto affluisce molta merce, o le ferrovie non sono in grado a smaltirla, allora si sbarca e si ammuccia la merce prima sulle calate, poi si riempiono tutte le chiatte, poi si immagazzina in tutti i velieri che sono ordinariamente destinati al piccolo cabotaggio. Sembra di avere un sollievo momentaneo perchè i vapori scaricano e poi partono. Ma intanto tutto il porto resta ingombro, i velieri non possono trasportare le merci nei porti vicini, e gli altri vapori che sopraggiungono non hanno nemmeno più lo spazio ove manovrare ed il porto resta così paralizzato.

Coll'aumento di migliaia di nuovi carri poi vi è anche il pericolo che l'Amministrazione rallenti la riparazione dei carri guasti, e sostituisca nel parco-vagoni ai carri nuovi i carri guasti, sicchè quel parco finirà col ridursi ad un ospedale di vagoni da ripararsi.

Concludendo, io mi dichiaro in massima favorevole al presente progetto, pur riservandomi per la parte che riguarda la divisione dell'esercizio in quattro reti, e sto in attesa delle dichiarazioni che a questo proposito farà l'onorevole ministro. (*Approvazioni*).

**PRESIDENTE.** Spetta ora di parlare all'onorevole Cavagnari, il quale svolgerà anche il seguente ordine del giorno da lui presentato:

« La Camera, nel riconoscere che un graduale e ben inteso decentramento dei servizi debba giovare al migliore assetto dell'Amministrazione ferroviaria, afferma la necessità di affrettare gli studi per la istituzione del nuovo Ministero delle comunicazioni e passa alla discussione degli articoli ».

**CAVAGNARI.** Onorevoli colleghi, se mi troverete più confusionario del solito (*No! no!*) vi chiedo tutta la vostra benevolenza, perchè sono poco disposto a parlare. Del resto se io possedessi gli entusiasmi apologetici di taluni degli ottimi oratori che parlarono prima di me, mi sarebbe gradito e facile rinunciare al mio ordine del giorno e specialmente alla seconda parte di esso nella quale sisollecita dal Governo un nuovo Mini-

stero delle comunicazioni; ma purtroppo, per quanto io sia stato sempre ben disposto verso l'Amministrazione ferroviaria, non ho potuto mai convincermi e non ho potuto mai entusiasmarmi a tal segno da rinunciare alle critiche che un dovere imperioso, dal posto che ho l'onore di occupare, mi ha sempre imposto; quindi se io oggi, nonostante che sia malfermo in salute, prendo a parlare, voi comprenderete benissimo come io stimi che esista ancora uno stato tale di cose per cui questo dovere debba ancora essere compiuto.

Io credeva che certe questioni ormai fossero sopite e che la pietra sepolcrale del silenzio vi si fosse posata sopra con quella autorità che viene quasi dalla cosa giudicata e che non si potesse quindi più discutere su di esse e, che, ormai, più che al passato, dovessimo badare all'avvenire; ma poichè ho sentito manifestare ancora oggi gli entusiasmi come se le cose fossero passate per l'addietro in modo desiderabile, lasciate che, ancora una volta, io vi confessi che questi entusiasmi io non posso dividere, per quanto vengano da fonti autorevoli, e che mi mantenga nel mio stato malarico di biasimo. (*Si ride*). Se mi fosse lecito (poichè non posso pretendere che qualcuno abbia a citare le mie parole, debbo pure con tutta modestia citarmi da me) (*ilarità*) se mi fosse lecito, dicevo, di citare le mie povere parole, io vorrei ricordare più a me stesso che a voi ciò che io dicevo nella seduta del 25 maggio 1907. Allora mi era venuto in mente che le cose ferroviarie procedessero un po' a disagio come del resto procedono tuttora, nonostante le gratuite affermazioni contrarie; così che io mi era permesso di presentare al giudizio del Governo e della Camera un ordine del giorno di cui, se mi permettete, vi darò lettura:

« La Camera, convinta che all'ordinamento dell'esercizio delle ferrovie di Stato debba precedere un'accurata indagine sulle condizioni dell'odierno suo funzionamento, delibera di limitare la discussione del disegno di legge alle disposizioni consegnate nel capo VII, che provvede alla nomina della Commissione parlamentare di vigilanza, e passa alla discussione degli articoli ».

E come motivazione del mio ordine del giorno (cito poche righe, perchè non vorrei trattenermi troppo con le mie povere frasi) io diceva:

« Troppo duri esperimenti abbiamo fatto di questi progetti di legge considerati co-

me provvisori: vuol dire che oggi ne aggiungeremo un altro e domani vedremo spuntare all'orizzonte (ero profeta di sventura!) altro disegno di legge per completare, per correggere, per arrivare ad un supposto definitivo qualsiasi ».

E (qui ci siamo) aggiungevo anche che una volta impiantati certi uffici è difficile toglierli, e mi richiamavo, per così dire, ai cervellottici compartimenti ferroviari, i quali figurano collegati qua è là senza criterio determinato.

E dicevo: quando li avrete impiantati, sarà difficile toglierli, come è difficile togliere una pretura, o una sezione di pretura o un battaglione di truppa da una città.

E mi permettevo di aggiungere che noi facciamo troppo affidamento sui sistemi e non ci curiamo abbastanza degli uomini: ho sentito ricordare il medesimo concetto l'altro giorno dal collega Calda, e mi ha fatto piacere.

Sicché, onorevoli colleghi, ho un po' ragione di parlare anche per i miei precedenti, pel mio passato: ho forse come una specie di pratica in questa materia.

Dice l'egregio relatore nella prima parte della sua relazione che questa materia (ri-peterò le sue parole riproducenti quello che si diceva nella relazione del 1907) riguarda un'Azienda « in divenire colla quale bisogna procedere gradualmente, senza irrigidire, in affrettate disposizioni di legge, ciò che è ancora alla prova ».

E sono anche io in divenire in questa materia, perchè ho bisogno di farmi ancora una vera competenza, ma non auguro che le lungaggini del divenire quali sarebbero necessarie a me per diventare competente debbano toccare anche all'Amministrazione ferroviaria per darsi un definitivo assetto. (*ilarità*).

Del resto, se dovessi commentare questo pregevolissimo monito del nostro ottimo relatore, direi che sono andato a consultare anche i filosofi, e ho trovato che questa teoria del divenire rimonta molto lontano nei secoli: pare che il merito di averla importata tra noi sia dovuto a Eraclito, il quale da buon filosofo non ha mai concluso niente ed ha cominciato a speculare niente meno che cinque secoli prima dell'era volgare. Poi son venuti dietro tutti gli altri filosofi fino all'Hegel, ed allo Spencer con questa teoria del divenire. La quale consiste in una continua evoluzione: ecco il principio su cui si basa questa famosa teoria, che chiameremo Eraclitea.

Tutti questi filosofi si credono di aver toccato il cielo col dito, di aver trovato il principio assoluto, di aver aperto un nuovo orizzonte più vasto, ma poi finiscono col non concludere niente.

M'auguro che all'Amministrazione delle ferrovie non tocchi questa sorte: sarebbe una cosa dell'altro mondo! E lo dico per la pietà che ho per i contribuenti, perchè sono essi che finiscono col subire le tristi conseguenze di esperimenti pericolosi.

D'altra parte so che al divenire si contrappone l'essere. Ed io mi auguro dunque che finisca questa benedetta fase del divenire per l'Amministrazione ferroviaria e che essa raggiunga una volta la fase dell'essere. E (pur non volendo fare ancora una volta la parte del profeta di sventura) mi auguro di campare tanto da poter vedere realizzato questo mio desiderio intenso!

Del resto l'onorevole Bertolini, che ho la fortuna di vedere qui presente e che mi onora anzi della sua vicinanza, ha trovato come dicevo poc'anzi, che tutto andava nel migliore dei modi possibili nel mondo ferroviario... (*Interruzioni del deputato Bertolini*).

Noi facciamo le critiche per ottenere i miglioramenti e questo mi sembra uno scopo plausibile. (*Interruzioni*).

L'onorevole Bertolini ha cominciato col dire, con frase elegante, che la questione finanziaria fu assisa su basi disastrose. Io sono profano di questioni finanziarie, perchè, dico la verità, non sono riuscito a serbare quel poco che il mio povero vecchio mi aveva lasciato; ma ditemi un poco, che cosa vuol dire questo assidere disastrosamente la finanza dello Stato? (*Si ride*).

Vuol dire certamente che si è caricato il bilancio annuale di competenza di oneri che non gli toccavano... (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari parli alla Camera e veda di non far conversazione con i colleghi.

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, tutto omaggio. (*ilarità*).

Insomma ho voluto dire che l'Amministrazione ferroviaria, che in questi giorni ha tentato di avvolgere in una nebulosa anche l'onorevole ministro dei lavori pubblici in modo da farci dubitare se al banco del Governo sieda l'onorevole Sacchi o il direttore generale delle ferrovie... (*Si ride — Interruzioni*).

Ma volete proprio credere che la direzione generale non abbia avuto alcuna ingerenza in questo affare e che non abbia por-

tata la sua parola anche nel disegno di legge? Ma dove può il Governo attingere tutte le notizie che riguardano le ferrovie se non alla Direzione generale?

Anche l'onorevole Bertolini le ha attinte alla Direzione generale. (*Interruzioni del deputato Bertolini*).

Non è possibile dunque che la Direzione generale delle ferrovie sia estranea al bilancio; essa è padrona ed arbitra ed autonoma, come si dice con una frase barbara... Non è stata proprio fortunata questa povera parola di autonomia e forse non riuscirà ad andare ai posteri col significato che ora ha. Mi viene in mente a questo proposito che a Genova il popolino non ha mai voluto chiamare autonomia quella del porto, ma l'ha sempre chiamata anatomia del porto. (*Si ride*).

Dunque stavo dicendo che certamente un poco di concorso in questa faccenda deve averlo avuto anche la Direzione generale. Ora se la Direzione generale ha convenuto nel bilancio e poi se lo mangia, che cosa dobbiamo farci noi?

Rendo omaggio alle correzioni che voi, onorevole Bertolini, con la vostra squisita competenza avete apportate al disegno di legge quantunque non sembrino accettabili al rigido collega Rubini. Io le posso apprezzare praticamente parlando, quantunque, se dovessi scegliere tra le due partite, crederei piuttosto al criterio ed al senno finanziario del collega Rubini, quantunque egli possa talvolta parere severo anche troppo; ma, come dico, l'uno e l'altro sistema può avere i suoi vantaggi.

Dunque è stata portata questa modificazione che ha allargato il bilancio; ma ciò mi fa sovvenire di quel padre di famiglia che, avendo degli impegni, superiori alla elasticità del suo bilancio, della sua tasca, o del suo portafoglio, finisce col rimaneggiare le somme. Ma alla fine dell'anno, chi illudiamo? Illudiamo noi stessi, perchè, se i danari si spendono malamente, poco importa rimaneggiarli; il fatto è questo: che, quando non ce n'è quare conturbas me! (*Si ride*). Bisogna che pensiamo che, rimaneggiando il bilancio, rimaneggiamo le tasche nostre e, quel che è peggio, le tasche di quel povero disgraziato, che è il contribuente italiano. (*ilarità*).

Come potete dire che le cose hanno proceduto nel miglior modo possibile? Voi avete citato il carbone e le macchine, ma avete dimenticato delle cose fenomenali.

Tutti gli inconvenienti e i difetti dei

quali abbiamo avuto notizia ci sono sembrati come i foruncoli, che appaiono sull'epidermide, i quali indicano che dentro il corpo c'è qualche cosa di guasto.

Voi non avete ricordato gli sprechi, che si sono fatti nell'Amministrazione; non avete ricordato le macchine vecchie pagate per nuove...

BERTOLINI. Non è vero!

CAVAGNARI. Ho visto io il prezzo. Non avete ricordato le macchine comprate agli Stati Uniti... (*Interruzioni — Commenti*).

Non avete ricordato quelle centodici famose... (come si chiamano?)

Voci. Automotrici.

CAVAGNARI. Automotrici! In questa parola c'è anche un principio di autonomia. (*Si ride*). Infatti, la radice è uguale! (*Si ride*).

Un giorno mi sono sentito dire cortesemente dall'amico Bertolini, allora ministro dei lavori pubblici, che quelle caldaie avrebbero servito, se non altro, per riscaldarci le estremità inferiori... (*Si ride*).

BERTOLINI. Io non l'ho detto!

CAVAGNARI... quando saremmo passati lungo la Maremma. Vi do la mia parola di onore che me l'avete detto da quel banco. Parlo di quelle caldaie, che avete collocate per scaldare le estremità inferiori, che non si possono nominare, perchè non sono all'altezza della testa! (*Si ride*).

Avete detto: potrete scaldarvi perchè io non patisco freddo. In una parola, queste caldaie non erano destinate a questo scopo di riscaldamento.

Ma c'è dell'altro! Ho sentito parlare anche di traversine. Certamente questa gente, che ha impiantato queste ferrovie, doveva essere del regno della Besserabia, perchè ha inventato anche le traversine di cemento.

BERTOLINI. Chiedo di parlare per fatto personale.

CAVAGNARI. Il cemento ha obbedito alla legge di natura; si è ricordato del precetto, che la chiesa ricorda ai fedeli il primo giorno di quaresima: *Pulvis es et in pulverem reverteris* e si è convertito in polvere.

E delle traversine iniettate non vi dico niente! Ma quante cose dovrei dire se stessi agli appunti, che si fanno, ed ai quali io non voglio credere, perchè vi sono taluni che fanno degli appunti, che credo siano premeditati e che forse non hanno base sufficiente.

Per esempio, per il carbone, voi ricordate colleghi onorevolissimi chi ci fu un tempo, mi

pare tra il 1905-906 e il 1907, in cui, in meno di diciotto mesi, si sono spesi 2 milioni e 400 mila lire, mi pare, in più. Il carbone era salito in quell'epoca ad un prezzo vertiginoso. I maldicenti, che fanno i critici, credo sempre a fin di bene, come lo faccio io, dicono che questo è dipeso dal nuovo ufficio che si era stabilito a Cardiff, che aveva, come conseguenza, sindacato tutti quegli industriali là, i quali avevano fatto quel prezzo che escludeva la concorrenza. Io la metto in quarantena, qualcuno lo saprà più di me; non ho visto i prezzi di borsa, nè voglio andarli a cercare, perchè tanto sarebbe acqua passata, anzi carbone passato, che non brucia più perchè è già bruciato. (*Si ride*).

E vado oltre, e credo di dimenticare parecchie esorbitanze. Ma eravamo ridotti ad un punto che avanti così non si poteva più andare. Sulla linea ferroviaria ligure (e cito soltanto quella della Liguria, perchè io non adopero il treno che da Genova a qui) ho trovato degli impiegati di compartimento che si mettevano le mani nei capelli pel modo come si spendeva dal potere centrale direttivo delle ferrovie il pubblico danaro.

Ma vi è di più. Ho sentito parlare di vagoni leggeri, di carri leggeri. Ma i vagoni leggeri mi sapete dire voi quanto dureranno? Andatelo a domandare ai macchinisti, in una di quelle soste che si fanno alle stazioni in attesa di quei treni che dovrebbero giungere e non arrivano mai, andate a domandare ai macchinisti se queste macchine dureranno molto!

Vi sentirete rispondere: sono già andate in riparazione tre o quattro volte. E quanti anni hanno? Due anni! Questo succede al giorno d'oggi! Noi abbiamo affrettato costruzioni, e, lo abbiamo gridato più d'una volta, ed abbiamo favorito l'industria nazionale, e non c'è niente di male, forse, anzi, senza forse, eccessivamente. Ma i risultati? Le carrozze, le vetture sono più leggere, ma dureranno anche poco in confronto.

Andate a vedere i carri per le merci! Nelle officine ne troverete una quantità in riparazione, e se andate a domandare se sono vecchi o nuovi, saprete che in gran parte sono nuovi. Almeno così mi risulta. Perchè avete lasciato nascere e crescere delle industrie che si sono messe a fabbricare alla rinfusa, e ci fu qualche ingegnere, non ne cito il nome, dirò che non me lo ricordo, che ha trovato a ridire, mi dicono che venisse dall'Adriatica e avesse ancora

le origini sane, e sapete che cosa è avvenuto? Gli hanno cacciato contro l'elemento operaio, e gli hanno impedito assolutamente che si facesse un controllo qualsiasi, e così i carri li abbiamo presi come sono capitati. Non dico nè nome, nè luogo, perchè questo non è il mio compito, dico solo che noi siamo in presenza di una amministrazione la quale, se invece di essere industriale, come consegnate di nome sulla carta, fosse in mano agli azionisti, non agirebbe così. E voi, onorevole Bertolini, con tutto il vostro ingegno e con tutta la vostra autorità, se il discorso che avete fatto l'altro giorno alla Camera lo avete fatto ad una Assemblea di azionisti, stento a credere che avreste riscosso l'applauso che noi vi abbiamo dato! (*ilarità — Approvazioni — Commenti*).

Ciò dipende dal fatto che le cose sono un po' diverse, perchè là si fanno gli affari, e noi tutti qui facciamo un po' delle chiacchiere. (*ilarità — Approvazioni*).

Dunque tutto questo lo dico a conforto della mia tesi e per giustificare il motivo per cui non ho potuto rinunciare alla seconda parte, del mio ordine del giorno, a quella cioè che riguarda la raccomandazione relativa al Ministero delle ferrovie.

E cito l'autorità di un uomo, che ho il piacere di veder presente, dell'onorevole Sonnino, se me lo consentite; perchè io parlo a vanvera, di mio non ci metto niente, non me ne intendo, l'ho già detto, ma quando trovo delle autorità da poter far parlare... (*Si ride*). E vi citerò... permettetemi un momento di cercare fra le mie carte, perchè sono un po' disordinato (*Viva ilarità*)... e vi citerò le parole dell'onorevole Sonnino.

« E poichè - diceva l'onorevole Sonnino - nel buon andamento della gestione delle ferrovie sta ormai la massima prova dell'attitudine degli italiani a ben governare i grandi servizi pubblici, ad assicurarla reputiamo necessaria l'istituzione di un nuovo Ministero delle ferrovie (e bravo, dico io) non solo per migliorare e semplificare l'azienda amministrativa, ma anche per rinforzare la responsabilità verso il Parlamento senza ledere quell'autonomia che è indispensabile alla rapida azione di un istituto principalmente industriale ».

Parole d'oro! E so che la questione fu ventilata anche davanti alla Giunta generale del bilancio, che se ne occupò con molta simpatia e con desiderio vivo che la cosa acquistasse credito presso il Governo, in

modo da far sì che invece di temporeggiare affrettasse. Io potrei anche citarvi il fatto che il presidente del Consiglio non ha avuto osservazioni da fare e ha detto che il presente ordinamento può andare di pari passo con l'istituzione, ossia con il progetto (perchè il progetto c'è già ed è avanti alla Giunta) per l'istituzione del nuovo Ministero delle ferrovie che io vorrei cambiare (dico vorrei per modo di dire) in Ministero delle comunicazioni, aggiungendovi i servizi marittimi che noi abbiamo aggregato così inopinatamente alla marina militare. Ma io vi faccio grazia di tutto ciò; avrei uno zibaldone da leggere! Vi esprimo solo una considerazione, della quale non voglio privarvi, inquantochè ho trovato che anche la Commissione dei diciotto era venuta in questa sentenza (e il ragionamento è bene applicato alle nostre norme costituzionali e parlamentari); che la responsabilità non può essere scompagnata dal potere effettivo, poichè i due termini sono correlativi.

Avete sentito l'altro giorno il collega Celsia, il quale volendo fare una critica forse un po' vivace al Governo ha detto che il ministro rispetto ai poteri costituzionali del gran maestro delle ferrovie non rappresenta quasi nulla, non avendo che una facoltà di veto e conseguentemente nessuna iniziativa perchè il veto costituisce ben poca materia in atti di Governo.

Il ministro non può essere responsabile di una funzione autonoma, indipendente; ma in un paese a regime parlamentare non deve esistere un ministro irresponsabile. Questi sono ragionamenti che filano di per sé, tanto più che, come diceva bene l'ottimo collega Bertolini, non si può parlare di una vera autonomia delle ferrovie di Stato perchè per essere tale bisognerebbe che avesse altri requisiti che non ha. Dunque è una anatomia, direbbe il popolo genovese; e io dico: leviamo questa forma ibrida che fa sì che succedano quei bei fatti che succedono a me, che certo debbo essere nato sotto stelle poco fortunate.

Un giorno infatti da quel banco io mi son sentito dire in risposta a una mia interrogazione che non si rispondeva ad essa poichè la Direzione generale non intendeva che si rispondesse. « Rispondo che non rispondo » (*Commenti*). Io spero che certe cose non accadranno che a me... io le posso tollerare perchè ne accadono anche delle più grosse... (*Ilarità*).

Ma si dice: le cose sono andate bene, o per lo meno se non sono andate bene come

si desiderava per il passato, vanno meglio ora. Io mi sono armato anche qui di buone intenzioni (*Ilarità*) per vedere se almeno a questa seconda ipotesi direi subalterna (*Sì ride*) potevo acconciarmi e andare a casa contento dicendo: almeno adesso le cose vanno meglio. Ma pur troppo per farle andare meglio io credo che non basti nè il periodo arrotondato, nè la frase elegante, nè la dialettica, nè il santo desiderio che avremmo tutti che andassero bene.

Sentite: una volta mi ricordo che un collega che sedeva su quei banchi come sottosegretario di Stato rispondeva alle nostre lagnanze facendo dei periodi splendidi, ma intanto i carri a Genova rimanevano sempre più fermi, per cui dovetti rispondergli: Se i carri corressero come i vostri periodi sarei un uomo fortunato. (*Ilarità*). Ma vanno in ragione inversa! Voi filate con una eleganza e con una facilità che innamora; ma parlate a quei carri, andate a fare loro un discorso su quelle calate per vedere se anche essi imparano a filare! (*Viva ilarità*).

E poichè più delle parole valgono le cose *plus in re quam in verbis*, ricorderò dei fatti.

Avete sentito le agitazioni che si sono fatte a Genova, a Torino e a Milano, che sono i tre centri principali dell'attività del nostro paese. Non cito gli altri, perchè non ne ho notizie precise e particolareggiate.

Ricordate come un giorno il nostro collega Rossi si fosse fatto interprete preciso e caloroso del disservizio che esiste nel porto di Genova e che si ripercuote a Torino e a Milano.

A Genova continua questa condizione di cose tanto che mi hanno sollecitato perchè volessi interpellare il Governo al riguardo. Ho trovato l'onorevole ministro armato delle migliori intenzioni; anzi mi ha promesso che appena finita questa discussione si recherà a Genova e spero che la sua presenza porterà a benefici risultati. (*Commenti*).

Ho sentito dire che la deficienza dei carri, questa specie di stasi a cui son costrette le merci per l'insufficienza del servizio ferroviario, cade solo nei mesi della vigna, diciamo così.

Non posso dimenticare che una volta una Commissione venuta da Genova apposta per presentarsi ad un ufficio ministeriale, non ricordo quale, si è sentita dire non so se da un capo divisione o da un capo sezione, il quale certo meritava davvero una medaglia

al valore: « Ma alla fine, se non ci sono carri, limitate il vostro commercio alla possibilità che il Governo ha da assistervi. Non possiamo mica far costruire i carri per voi! » (*Ilarità — Commenti*).

Quello era un uomo che meritava realmente il suo stipendio alla fine del mese!

Hanno detto dunque che la difficoltà di traffico non si ha che in ottobre. Ho dichiarato altre volte ed ho richiamato l'attenzione del Governo sul fatto, che questa difficoltà si ha da lamentare anche in luglio, in agosto ed in primavera.

Ora c'è qui il nostro collega Francesco Croce, che è presidente dell'Associazione dei commercianti, il quale scrive in data 19 gennaio 1911 queste parole in una sua lettera: « Non sa ella che mentre in gennaio 1910 si caricarono al porto 31,555 vagoni, ed in marzo 32,000, ecc., nei mesi di agosto, settembre ed ottobre non si caricarono che 28,000 e 27,000? »

Questo per i tre mesi di agosto, settembre e ottobre.

« È perchè quando le merci giacciono per mesi interi in chiatte o a bordo senza che si riesca in alcun modo a sbarcarle, ... si trovano, per esempio, anche oggi in chiatte... (*Interruzioni*) si trovano delle merci giunte col vapore *Toscana* il 24 novembre ultimo scorso ».

E ciò era scritto il 19 di gennaio!

Mi rincresce che non sia qui l'onorevole collega Paniè il quale mi ha citato un fatto strabiliante, che ho dimenticato, di un povero uomo che aspetta da tempo la sua merce e che intanto è stato obbligato a chiudere il suo stabilimento.

Sono tre o quattro mesi che sta aspettando e la merce è sul porto di Genova che aspetta anch'essa.

Ma c'è qualche cosa di più. La nostra stasi non dipende da mancanza di calate, di carri, ecc. Sono tutte robe dell'altro mondo! Non vedete? Quando si è trattato di imbastire il presente servizio di Stato, si è avuto il coraggio di dire che si doveva fare un'opera mastodontica, mentre tutti eravamo d'accordo, al 22 aprile 1905, che bastava non toccare quello che c'era. (*Approvazioni — Commenti*).

Abbiamo portato la confusione; ci siamo creati fastidi, il disservizio e il fallimento ed abbiamo creduto di giustificarci diffamando le società che avevano diffamato noi, a tempo debito, quando non facevano il loro dovere, creando una condizione di cose molto peggiore di quella che

si aveva, tanto che alcuni ancor oggi dicono che esse la sola metà di quello che si è pagato noi dando alle società avrebbero fatto un impianto molto migliore.

Ed ora sentite, onorevoli colleghi, la ripercussione che questa condizione di cose ha all'estero.

Ecco una lettera proveniente da Zurigo in data 4 gennaio 1911 e diretta ai signori fratelli Tubino:

« Non avendo ricevuto ancora la designazione per le nostre 500 tonnellate di grano di dicembre-gennaio, vi domandiamo se non vi convenga caricare questa merce per nostro conto con destinazione di Marsiglia in luogo di Genova. Viste le difficoltà nel ricevimento e spedizione delle merci che esistono da qualche tempo a Genova siamo costretti a dare la preferenza a Marsiglia.

« Gradite in attesa di leggervi i nostri distinti saluti ».

Ecco a che cosa si giunge: noi facciamo veramente spreco delle condizioni speciali privilegiate che la natura ci ha date, talchè se il porto di Genova, come giorni fa dicevo, può da un lato dirsi degno d'immensa invidia, è da considerarsi, dall'altro lato, degno di pietà profonda.

Siamo dunque sempre nelle stesse condizioni, in presenza cioè di un'amministrazione, che non solo non ha attitudini industriali, ma, quel che è peggio, è un corpo chiuso, che non assume responsabilità dinanzi al Parlamento, tanto che noi non abbiamo nemmeno il coraggio di affrontare in proposito il ministro, il quale non è che un portavoce (mi si passi la frase poco riguardosa), o un paralume, (*Ilarità*) che vien qui a riferire o a leggere quando può quanto altri gli hanno detto.

E concludo per non tediare più oltre la Camera.

Come si deve rimediare a questa condizione di cose? Io, onorevole ministro, vi concedo più di quello che domandate col vostro disegno di legge: noi già ne abbiamo fatto più volte l'esperienza, non abbiamo il compito di scendere ai particolari, di organizzare dettagliatamente, come giustamente osserva anche l'onorevole relatore; abbiamo quindi un preciso dovere, quello di dare a voi la maggior fiducia perchè procediate.

Ed io sono disposto a presentare un articolo il quale dica che « al Governo del Re è data facoltà di modificare l'ordina-

mento ferroviario nel modo e nei termini che crederà più convenienti ».

Io, onorevole ministro, non faccio designazioni di direzioni o di sezioni; pensateci voi. Potrei ripetervi quello che giorni fa dicevo agli amici della stampa qui nei corridoi: « Se comandassi io (vedete quale ipotesi strana!) manderei a chiamare un giovane, lo chiuderei in una stanza e non lo farei più uscire fino a che non mi avesse dato l'ordinamento ferroviario bello, e fatto ».

Se nominate una Commissione consultiva, non chiamate però a farne parte i deputati: sarà meglio non vi siano influenze politiche: io, per conto mio, di una siffatta Commissione non vorrei far parte, e credo che non vorrebbero nemmeno i nostri colleghi.

Dico la verità che se mi tengo lontano da ogni Commissione e non frequento quasi più gli uffici è proprio perchè voglio rimaner libero di giudicare qui, senza partecipare a Commissioni consultive.

A me sembra che i membri della Camera non dovrebbero avere responsabilità di nessuna specie, dovrebbero avere la loro verginità di giudizio, non essere pregiudicati sotto nessun rapporto, per poter poi dare liberamente qui il loro giudizio, far da giudici in ciò che è di loro competenza.

Ed io, signori del Governo, quando vi siete annunziati con un programma, non dirò di aspettativa, ma di riserva, vi ho dato la fiducia, e sarò lieto di continuare a darvela.

Per quel che riguarda il personale dirò soltanto che se i milioni stanziati non bastano, e credete che si debbano aumentare, io sono pronto a votare gli aumenti.

Vorrei però leggere un monito, qualche cosa di sapiente...

*Voci.* Legga, legga.

CAVAGNARI. Qualche cosa di feroce!

Ma, o signori del Governo, domandate il puro necessario, non di più; e badate bene alla disciplina, badate a non transigere, perchè senza di quella non si farà nulla.

Potrei anche citare le statistiche dei furti...

*Voci.* Dica, dica.

*Altre voci.* No, no, le abbiamo lette.

CAVAGNARI. Le statistiche dei furti danno queste cifre:

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| nel 1902-04 . . . . . | 3,217,000 |
| nel 1907 10 . . . . . | 7,580,000 |

Andiamo alle disgrazie ogni cento chilometri di percorso:

|                          |       |
|--------------------------|-------|
| in Francia . . . . .     | 0.485 |
| in Germania . . . . .    | 0.560 |
| nel Belgio . . . . .     | 2,360 |
| in Svizzera . . . . .    | 2,950 |
| in Italia prima del 1905 | 1.638 |
| in Italia dal 1906 al    |       |
| 1910 . . . . .           | 3.036 |

Ecco che bei risultati!

*Voci.* Legga il monito!

CAVAGNARI. Ho qui delle bozze, ma credo che il loro contenuto a quest'ora sia consegnato in quel pregevole volume che si prepara ogni quindici giorni dal nostro collega Maggiorino Ferraris.

Sentite che cosa si dice in un periodo sulla necessità di ristabilire l'ordine e la disciplina dei ferrovieri. Io non fo che riferire: *relata refero*. (*Si ride*).

Oggi fra il personale è all'ordine del giorno il *laissez aller* dei Francesi, e mentre buona parte di esso pensa alle leghe, ai molti diritti da far valere, ai relativi memoriali, alle accoglienze più o meno lusinghiere ottenute in Roma dai caporioni nel presentarli al ministro e nel discuterli, e così, infervorato in simili argomenti senza dubbio di massimo interesse per lui forse che sì e forse che no, si ricorda di essere in servizio e di avere qualche dovere da compiere; d'altro lato invece il personale dirigente, se pure vede conciliaboli, dissattenzioni ed inconvenienti, siano questi anche di qualche importanza, finge di non vederli per evitare brighe e fastidi che possono venirgli da richiami all'ordine, da punizioni e da rapporti ai superiori, data la arroganza abbastanza estesa in non pochi agenti, i quali già si ritengono mezzo padroni delle ferrovie e date anche le lunghe, eccessive formalità regolamentari.

Non vi leggerò di più, perchè non voglio affaticarvi troppo. Però non posso fare a meno di ricordarvi ciò che ha detto un ministro prussiano, a proposito delle strade ferrate in Germania, di quella Germania dalla quale andiamo sempre a copiare tante cose, ma pigliamo sempre quello che non fa per noi, come, ad esempio, abbiamo preso i compartimenti, mentre non abbiamo preso la parte disciplinare e neanche la parte amministrativa. Sentite che cosa dice questo ministro.

« So bene che non sarà mai possibile di diffondere gioia e contentezza fra tutte le molte decine di migliaia di persone occupate nel servizio ferroviario. Una severa,

buona organizzazione, è la condizione principale di un esercizio di strade ferrate.

« Noi non possiamo permettere che si accentuino tendenze che io designerò senza altro che col nome di rivoluzionarie. Un Tizio qualunque, che è ferroviere e le manifesta o ne fa la propaganda, non può stare tra i ferrovieri: la sua prima cura, quale impiegato dello Stato, deve essere l'ordine e deve perciò astenersi da tutto ciò che conduce al disordine. Ognuno nel suo cuore pensi come vuole; ma al servizio delle ferrovie devono stare soltanto coloro che non violano il giuramento di fedeltà ».

Io non intendo di ledere il principio: « uguali diritti per tutti »; però chiunque non sia più adatto all'esercizio ferroviario, devo poterlo cacciar fuori. La maggioranza del popolo vuole che, nelle ferrovie, non sia morta la disciplina. Io non limito certo la libertà di coalizione ed infatti esistono numerosi i sodalizi e le associazioni coi loro giornali, ma chiunque vuol fare il ribelle, si cerchi lavoro altrove ».

Onorevoli colleghi, così ho finito.

Resta la questione dei carri che, come chiusura io posso accennare con una sola parola: siamo tutti d'accordo.

Veramente potrei anche accennare a quella Commissione di vigilanza la quale ha avuto una vita così infelice e rachitica. Era nata sotto i migliori auspici. Quando fu presentata qui al battesimo, noi l'accogliemmo con gioia e soddisfazione, perchè dicevamo: questa ci salverà chissà da quanti pericoli.

Tanto più che il presidente del Consiglio ci diceva: se volete stralciare questa parte, per deliberarla subito, io acconsento. Dico la verità: io lo presi in parola ma la Camera fu più indulgente e disse: non fa bisogno: di cuteremo.

Ma invece non solo non fu più discussa a parte, ma non se n'è parlato. Venne la legge. Gli articoli dicevano che la Commissione di vigilanza, era incaricata di indagare e vegliare. Orbene l'indagare e il vegliare è consistito in questo. Non si poteva salire le scale di quel dato palazzo di via Ludovisi; tutto al più il Comitato poteva domandare notizie della Direzione delle ferrovie al Ministero e il Ministero mandava notizie a questo riguardo, ed è finito che i membri di quella Commissione hanno dovuto dimettersi. Io ho protestato qualche volta, ma la mia voce è così debole che non arriva dove dovrebbe arrivare. (*Commenti*).

Il fatto è che se ne sono andati. (*Interruzioni*). Eppure nella legge del 1909 si trovano articoli che giustificano la mia tesi.

Ed allora come interpretazione il Governo disse che non si poteva fare di più, che non si poteva parlare di una Commissione d'inchiesta, come se le Commissioni d'inchiesta fossero Commissioni le quali *a priori* infliggano già un biasimo! Io ho fatto anche l'amministratore, e mi ricordo che una volta un povero uomo di un prefetto di Genova mi chiese di smentire la notizia di un giornale a proposito di non so quale fatto relativo alla Maternità, perchè io allora presiedeva a quegli ospedali. Ed il prefetto mi soggiunse: se non smentite, io sono obbligato a fare un'inchiesta; mandate almeno una riga ai giornali, scrivete che non è vero. Io non mando niente, gli dissi, perchè non sono abituato a smentire; se volete fare inchieste, fatene finchè volete, e fatele presto perchè non le temo, le teme chi non ama la luce! E l'inchiesta venne, e fu un trionfo per i miei colleghi dell'Amministrazione, perchè io ne ero già uscito. Qui invece pare che quando si parla di inchiesta si infligga un biasimo anticipato all'Amministrazione. Ma chi non vuole le inchieste sono quelli che hanno qualche cosa da coprire. (*Approvazioni — Commenti*). Si dice che anche le case private dovrebbero essere di cristallo, figuratevi dunque le case dei Ministeri e tutte le case pubbliche. (*Viva ilarità*).

Ma qui si temeva di offendere la suscettibilità ferroviaria, per cui non se ne è fatto niente. Ma a me pare che con gli articoli 71 e 72 la legge del 1909 è venuta con un criterio interpretativo, ossia ha sanzionato in un disposto di legge ciò che prima era solo il portato dell'interpretazione che i Governi succedentisi davano a questi articoli, i quali avevano un significato diverso nella loro genesi.

Ora è venuta la legge la quale ha detto proprio ciò che si sosteneva allora. Ed io voglio vedere l'ingenuità dei miei colleghi (perchè più ingenuo di tutti sono io; ma io sono persuaso che non arriverei ad accettare) ma voglio vedere questi colleghi che accetteranno di far parte del comitato di vigilanza. Sapete che cosa si dirà? Che la Commissione di vigilanza ha facoltà di leggere quelle relazioni che manda l'Amministrazione ferroviaria e di domandare schiarimenti al Governo a questo riguardo. (*Siride — Approvazioni — Commenti*). Ora io domando se un Comitato d'inchiesta di questa fatta non è già quello formato dai cinquecentotto deputati? L'abbiamo tutti questa facoltà. (*Commenti*).



DE' NAVA. E perciò ci siamo dimessi!

CAVAGNARI. E chiudo con una parola sulla questione dei carri. Siamo d'accordo tutti che si fanno girare malamente, lo dice anche il presidente del Consorzio del porto di Genova.

Siamo in presenza di una condizione di cose che non possiamo evitare: è la situazione di fatto che si impone. Non possiamo dire a questa gente che se, non hanno sufficienti rotaie che facciano correre di più i carri. Se nelle officine invece di lavorarsi sta discutendo col sigaro in bocca e favoleggiando di Fiesole e di Roma (*Ilarità — Approvazioni — Commenti*), è inutile, bisogna che provvediamo. E non è un'idea mia ma di un pratico che se ne è occupato. Pensate che se non li fate, dovete noleggiarne per lo meno 2500 o 3000 ogni anno, ed allora io dico che una dichiarazione conclusionale, che metterebbe fine a tutto, in questa condizione di cose sarebbe quella che noi ne facessimo tanti quanti sono quelli che dobbiamo noleggiare.

Un vantaggio l'avremo sempre, perchè non possiamo aspettare che quelli li facciano camminare se non sono capaci.

Io chiudo: ringrazio la Camera della sua cortese benevolenza e mi auguro che il nostro ottimo ministro dei lavori pubblici, senza i sussidi che possono venire dalla Ninfa Egeria del quartiere Ludovisi, riesca a dare all'Amministrazione delle ferrovie un assetto corrispondente all'importanza dello scopo, che essa ha, ed alla feconda, meravigliosa iniziativa ed attività del popolo italiano. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Bertolini ha chiesto di parlare per fatto personale. Mi pare però che l'altro giorno il suo discorso fosse ben chiaro su tutti i punti, e rispondesse preventivamente alle obiezioni. (*Ilarità*).

BERTOLINI. Mi restano però da dare alcune risposte.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLINI. I fatti personali, come la Camera comprende, sarebbero più di uno; ma cercherò di restringere il mio dire a poche affermazioni.

Anzitutto, voglio sgombrare dall'animo del collega Cavagnari la sua preoccupazione, che non si trovino candidati per la Commissione parlamentare di vigilanza sulle ferrovie.

Mi offro io per candidato, onorevole Cavagnari, e sono sicuro di potere adempiere

in quella Commissione un compito dignitoso per qualsiasi deputato.

Non bisogna infatti che i deputati si lascino invadere dalla tentazione di esercitare funzioni di carattere esecutivo. A far questo conviene attendere di esser ministro o sottosegretario di Stato. Ma fino a che ciò non sia, dobbiamo limitarci a fare i deputati e quindi a non ingerirci dell'Amministrazione, e non dobbiamo pretendere ad una responsabilità che incombe esclusivamente sul potere esecutivo.

MARAZZI. Non è esatto!

BERTOLINI. Vi sono molte Commissioni parlamentari, onorevole Marazzi, le quali si limitano ad invigilare. (*Interruzioni*).

DE NAVA. Chiedo di parlare.

BERTOLINI. Attendere che abbia parlato l'onorevole De Nava, e su questo argomento risponderò insieme a lui ed all'onorevole Cavagnari.

Ho chiesto di parlare quando l'onorevole Cavagnari ha accennato ad alcune accuse mosse contro l'Amministrazione delle ferrovie, durante il tempo che io reggevo il Ministero dei lavori pubblici e quindi avea la responsabilità politica di ciò che l'Amministrazione ferroviaria operava.

In quel tempo parecchi colleghi fra i più autorevoli della Camera mi consigliavano di non assumere quella responsabilità, perchè poteva esser troppo grave. Naturalmente io non l'assunsi se non dopo avere seriamente indagato. Ma quando le indagini fatte mi convinsero che quelle accuse erano insussistenti, dichiarai che assumevo intera la responsabilità.

Ora io non posso certamente rifare la particolareggiata difesa dell'Amministrazione, che feci allora e che ognuno dei colleghi può leggere negli atti parlamentari. Mi preme invece far presente alla Camera che assai gravi difficoltà vennero all'amministrazione di Stato dalla insurrezione di tutti gli interessi grandi e piccoli che essa si trovò costretta a spostare. E la campagna in qualche caso fu condotta innanzi anche spendendo denari per denigrare con la stampa l'amministrazione ferroviaria. (*Interruzioni del deputato Cavagnari*). Specialmente per le traversine io dovetti denunziare alla Camera le pressioni, a cui si era trovata costretta a resistere l'amministrazione di Stato.

*Una voce a sinistra.* Ed aveva ragione!

BERTOLINI. Sicuro che aveva ragione! Del resto, onorevoli colleghi, se quello che l'onorevole Cavagnari ha detto avesse soltanto per effetto l'ilarità dei suoi colleghi....

*Voci.* Ma che!

BERTOLINI. ...mi ci unirei anch'io. Ma la Camera deve avere presente, che, mentre qui si ride pel modo con cui sono presentate, accuse vaghe, indeterminate, basate sull'averlo sentito dire non si sa da chi, viene portata immeritata offesa all'onore ed alla riputazione di funzionari che hanno dato tutto quel che essi potevano allo Stato, e che hanno tutto il diritto di essere rispettati; e, se accusati, di esserlo in base ad accuse precise e determinate e non in base ad accuse generiche ed indeterminate. (*Interruzioni*).

E, poichè ella, onorevole Cavagnari, nell'ultima parte del suo discorso, lamentava l'indisciplina del personale, io mi permetto di dirle che per avere il diritto di chiedere al basso personale la disciplina, bisogna darne dall'alto l'esempio. Ed occorre la disciplina morale nostra, perchè l'abbia tutto il personale ferroviario. Ora la disciplina non s'incute al basso personale, venendo ad accusare, senza ragione specifica, senza determinazione, gli alti capi dell'amministrazione ferroviaria.

Così facendo, non si avrà la disciplina, ma una anarchia morale, con tutte le sue conseguenze. (*Approvazioni e commenti*).

PRESIDENTE. L'onorevole De Nava ha chiesto di parlare per fatto personale. Ma veramente non so dove stia il fatto personale!...

DE NAVA. Ho fatto parte della Commissione parlamentare di vigilanza, della quale ha parlato l'onorevole Bertolini.

PRESIDENTE. Indichi il fatto personale.

DE NAVA. Fui nominato dalla Camera come uno dei componenti della Giunta parlamentare di vigilanza; ed assistetti alle discussioni che avvennero tra la Commissione e l'onorevole Bertolini, quando si tratta di determinare le nostre funzioni ed il modo di esercitarle.

Ora devo dichiarare che non è esatto quanto ha affermato l'onorevole Bertolini, che quelle divergenze siano sorte perchè la Commissione parlamentare di vigilanza intendesse quasi di assumere funzioni esecutive.

Evidentemente se la Commissione, che era presieduta dall'onorevole Colombo, e

di cui facevano parte gli onorevoli Rubini, Alessio ed altri senatori e deputati avesse preteso una simile cosa, l'onorevole Bertolini avrebbe avuto ragione d'opporvi a questa pretesa; ma non era questo il campo della divergenza.

La legge del 1907, che mi dispiace di non aver presente, testualmente disponeva che la Commissione parlamentare aveva un compito non solo di vigilanza, ma anche di indagini su tutto l'esercizio ferroviario, e che queste indagini essa doveva fare direttamente. Tanto vero, che attribuiva alla Commissione il compito di riferire tanto al Governo quanto alla Camera il risultato delle sue indagini.

Quando l'onorevole Bertolini intervenne nella Commissione, la quale intendeva di determinare d'accordo in qual maniera essa dovesse esercitare le sue funzioni, dichiarò che egli riteneva che queste indagini non si potessero eseguire, se non mediante il ministro, che, anzi, al solo ministro dovesse e potesse la Commissione domandare schiarimenti, in base alle relazioni che la Direzione delle ferrovie avrebbe mandato alla Commissione.

La Commissione era convinta che in tal maniera era addirittura impossibile eseguire il mandato che pure le era stato affidato da un testo esplicito della legge, e da un voto del Parlamento; ma, per evitare un immediato conflitto, deliberò di tentare un esperimento per vedere se all'atto pratico col metodo indicato dal ministro essa potesse efficacemente funzionare.

L'esperienza confermò la previsione. La Commissione si persuase che essa era destinata ad un lavoro inutile e infecondo; si persuase specialmente che, con le restrizioni apposte dal Governo, essa non poteva adempiere coscienziosamente alla missione affidatale dal Parlamento, e non volle assumere la responsabilità di togliere valore ed efficacia all'opera di una Commissione parlamentare.

Dopo un lungo studio della relazione della Direzione, e dopo una serie di quesiti, quando si accorse che per poter adempiere proficuamente al suo mandato avrebbe avuto bisogno di eseguire appunto quelle indagini che le erano interdetto, la Commissione deliberò di rassegnare le sue dimissioni. E tutti i componenti la Commissione presenti furono unanimi nel deliberare le dimissioni, e pel motivo su espresso.

Non dunque la pretesa di esercitare funzioni esecutive, bensì una profonda diver-

genza sul metodo, sulla procedura e sui mezzi per eseguire il sindacato e la vigilanza fu quella che determinò le nostre dimissioni, con che ritenemmo di provvedere convenientemente al nostro decoro ed alla dignità del Parlamento, lasciando al Governo tutta la responsabilità di quanto sarebbe accaduto. (*Commenti*).

BERTOLINI. La Camera comprenderà che io debbo chiedere di parlare ancora per fatto personale. Ma in questo caso non me ne rammarico, perchè è in gioco un'alta questione di governo, e non è gran male che alla Camera se ne parli a proposito di un fatto personale, piuttosto che in una apposita discussione.

PRESIDENTE. Sia breve, onorevole Bertolini.

BERTOLINI. Sarò brevissimo.

L'onorevole De Nava mi permetta di ristabilire la esattezza dei fatti; e giacchè vedo l'onorevole Cappelli qui presente...

DE NAVA. Non è mai intervenuto.

BERTOLINI ... prego l'onorevole De Nava di riconoscere che unanimità nelle dimissioni non vi fu; perchè, per esempio, l'onorevole Cappelli non ha mai pensato a dimettersi...

CAPPELLI. Io ho sostenuto che la Commissione non doveva dimettersi...

BERTOLINI. Ora io avea ricevuto una lettera, nella quale mi si partecipava che tutti i membri della Commissione avevano rassegnato le loro dimissioni, ed invece alcuni di essi, come l'onorevole Cappelli, mi dichiararono che non avevano mai dato le dimissioni. Di ciò mi dolsi col presidente, senatore Colombo, il quale si rammaricò dell'equivoco occorso e mi pregò di metterlo in tacere per evitar pettegolezzi ed io pettegolezzi mi guardai dal creare.

In secondo luogo, l'onorevole De Nava non ricorda bene il testo della legge del 1907, perchè se lo avesse avuto presente non avrebbe testè recisamente affermato che quella legge ammetteva la Commissione a fare indagini direttamente, perchè questa parola *direttamente* nella legge non era scritta come nella legge stessa non v'era parola sul diritto che l'onorevole De Nava testè asseverava per la Commissione di avere organi propri. (*Interruzioni*).

Mi lascino parlare perchè alla Camera preme di sapere come stessero le cose, almeno lo suppongo.

Dunque la legge non stabiliva che la Commissione avesse da avere organi propri per indagare; di ciò non c'era assolutamente una parola nella legge. Pertanto ca-

dono le illazioni che l'onorevole De Nava ha tratte da queste due disposizioni di cui egli ha supposto l'esistenza.

Onorevoli colleghi, il dibattito (ed ho finito) in questo si riassume: che Commissioni d'inchiesta possono esistere per volontà del Parlamento, con un mandato limitato nell'oggetto e nel tempo; ma nessuna amministrazione potrebbe funzionare con autorità ed efficacia di fronte ad una Commissione d'inchiesta che sia permanente. In secondo luogo, affermo che va rispettato dalla Camera, nel suo stesso interesse, il principio della separazione dei poteri: il giorno in cui una Commissione, saltando il ministro, s'ingerisse nell'amministrazione, perchè è ingerirsi nell'amministrazione far per proprio conto sopraluoghi ed interrogare funzionari, (*Interruzioni*) quel giorno sarebbe menomata l'autorità del Governo e verrebbe meno la sua responsabilità politica.

Io credo che quanti hanno avuto parte nel Governo e tutti coloro che abbiano fatto studi di diritto costituzionale, debbono consentire in questa tesi.

Io non fui in alcun modo geloso della Commissione parlamentare di vigilanza con la quale ho serenamente discusso come insieme a me ha discusso l'onorevole Giolitti, il quale non solo condivideva le mie idee, ma m'incoraggiava a sostenerle. L'onorevole Giolitti stesso dichiarò formalmente alla Commissione che dal 1848 non vi era stato esempio, che una Commissione parlamentare avesse esercitato poteri quali quelli che la Commissione aveva dubitato di aver da esercitare a scarico della propria responsabilità. Io prego la Camera di non voler basare la sua opinione sulle affermazioni dell'onorevole De Nava, che non sono confortate nè dalla realtà dei fatti, nè dal preciso testo delle disposizioni della legge. Quando in proposito la Camera voglia prendere una decisione, la prenda a ragion veduta, poichè la questione involge le basi stesse dell'organismo governativo.

PRESIDENTE. L'incidente è esaurito.

Spetta ora di parlare all'onorevole Molina, il quale ha presentato e svolgerà quindi anche il seguente ordine del giorno, di cui do lettura:

« La Camera, riconosciuto che il proposto nuovo ordinamento ferroviario non corrisponde ai criteri di decentramento e di semplificazione dei servizi che si impongono per dare all'Amministrazione delle ferrovie di Stato una efficace e fruttifera azione, rimanda a un nuovo progetto da esaminarsi

dagli Uffici questa parte dell'attuale, e passa alla discussione degli articoli che riguardano gli organici del personale ».

MOLINA. Onorevoli colleghi! Parrà temerario che nel dibattito di così notevole importanza, che da più giorni si svolge in quest'aula con tanta eloquenza, io aggiunga la mia modesta parola a quella degli autorevoli e competenti oratori che mi hanno preceduto. È certo che il campo fulargamente mi è tutto, e ben poco resta a dirsi che non sia la ripetizione di quanto è già stato detto. Tuttavia il poliedrico aspetto della questione consente che questa venga prospettata da molti punti di vista diversi, e perciò non sarà forse inutile neanche il mio dire. (*Conversazioni animate*). Ed entro in argomento...

Dal momento che la Camera non mi ascolta, parlerò al ministro, che credo sia più interessato a raccogliere le mie parole.

Ed entro subito, come dicevo, in argomento, dissentendo dal concetto espresso dall'articolo primo del progetto di legge, concetto che è invece sostenuto e giustificato dal relatore con argomentazioni forse già abusate per lo passato, ma che, consentitemi che lo dica, non sono perfettamente costituzionali.

Infatti il relatore dice queste precise parole:

« I Corpi esercitanti la funzione legislativa sono *politici* e non *tecnici*. Essi esercitando la funzione legislativa adempiono e possono adempiere la funzione medesima risolvendo questioni *politiche*; ma non potrebbero adempiere la funzione loro per regolare *questioni tecniche*, le quali se si subordinano bensì alle *politiche*, non potrebbero, per la loro natura, trasformarsi in *politiche* ».

Ed aggiunge: « Laonde a tutto ciò che riflette *ordinamenti* e questioni *tecniche*, si provvede con *delegazioni di potestà legislativa*, cosa diversa dall'esplicazione del potere regolamentare ordinario, che è attribuzione propria del potere esecutivo e che non ha, come contenuto, il valore giuridico di cui l'esplicazione delle dette *delegazioni di potestà* ».

Compreso però dalla gravità di queste affermazioni, il relatore per attenuarne forse le ardite conseguenze soggiunge subito che codeste delegazioni di potestà legislativa non debbono confondersi con i pieni poteri. E perciò limita la delegazione entro determinati confini, che a dire il vero sono invece molto indeterminati poichè li riassume nel mandato assai vago di un preteso effettivo

decentramento che accenna nel seguente inciso:

« La Camera deve dichiarare con la efficacia di una dichiarazione legislativa che l'amministrazione ferroviaria deve essere riordinata a base di un effettivo decentramento. Spetta al Governo, nei limiti delle sue attribuzioni, concretare le provvidenze d'indole *tecnica* e decretare quanto occorre per ottenere il decentramento ».

La mente acuta dell'onorevole Abignente...

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Onorevole Molina, mi sforzo da sette o otto giorni a dire che è la Giunta del bilancio che ha presentato la relazione: il presidente non è che l'espressione della Giunta del bilancio.

MOLINA. Poichè la relazione è firmata dall'onorevole Abignente io personifico l'opinione della Giunta nella opinione del relatore.

Ad ogni modo, onorevole Abignente, dicevo solamente che la sua mente era troppo acuta per non intuire che la nuda e cruda richiesta dei pieni poteri fatta nel primo articolo del progetto ministeriale avrebbe urtato la suscettibilità legittima della Camera. E perciò ha indorata la pillola, per farla accettare ed inghiottire, diluendo l'articolo primo con un complesso di norme che dovrebbero appunto limitare le facoltà del potere esecutivo...

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Ed io le spiegherò poi queste norme.

MOLINA. Discuterò anch'io più tardi l'argomentazione dell'onorevole Abignente; intanto constato che l'interruzione dell'onorevole Abignente implicitamente mi dà ragione. Ma ciò che più mi ha sorpreso è stata la conclusione nella quale è venuto l'onorevole Ancona; egli ha fatto un arduo dilemma fra poteri limitati e pieni poteri assoluti e conclude per respingere anche quella parvenza di limitazione di pieni poteri data dalla Giunta generale del bilancio proponendo addirittura di accordarli incondizionati; in ciò d'accordo con l'onorevole Bertolini che giunse però a simile conclusione forse più per ragioni politiche che per considerazioni d'indole tecnica.

Voglio sperare che egli non sollevi anche per questo un fatto personale. (*Si ride*).

Ora io arrivo a spiegarmi perfettamente la Giunta del bilancio ed anche l'onorevole Bertolini nelle considerazioni che li hanno spinti a tali conclusioni; ma non mi spiego l'onorevole Ancona il quale, tecnico e spe-

cialista in materia di gran valore, dovrebbe meglio di ogni altro comprendere come la Camera, pure essendo un corpo eminentemente politico, abbia in sè un numero così rilevante di competenze tecniche da poter risolvere le più ardue questioni.

L'abdicazione ai propri attributi che l'onorevole Ancona dispettosamente suggerisce al Parlamento, mi ha l'aria del sacrificio di quel marito che per far dispetto alla moglie si assoggettò all'operazione di Abelardo! (*Oh! oh! — Ilarità*).

No, onorevoli colleghi! La Camera non è incompetente a risolvere il problema che ci sta dinanzi.

È la procedura che è sbagliata e che ci fa credere meno capaci di quanto effettivamente potremmo esserlo.

E mi spiego.

L'inconveniente fu invano lamentato più volte e necessariamente dà i suoi cattivi frutti.

Il disegno di legge consta di due parti distinte: una appena accennata, la tecnica, e l'altra molto sviluppata che è precisamente quella che riguarda il personale, cioè l'organica.

È certo che la parte che riflette l'organico era di competenza della Giunta generale del bilancio, ed io riconosco che la Giunta aveva il diritto di esaminarla e nessuno gliela avrebbe sottratta.

Ma la Giunta del bilancio è un vero organismo strettamente politico perchè emana dalla maggioranza che ne elegge il più dei componenti, indipendentemente da ogni considerazione di capacità tecnica speciale. Nello stesso modo i rappresentanti della minoranza sono gli uomini politicamente più autorevoli della opposizione. È quindi logico che di fronte alla parte di ordinamento tecnico del problema ferroviario la Giunta del bilancio possa essersi giudicata incompetente, e quindi venne alla conclusione che conosciamo.

Ma se il progetto di riordinamento ferroviario fosse invece andato agli Uffici, dei quali fanno parte tutti indistintamente i deputati della Nazione, allora esso avrebbe potuto essere studiato e discusso precisamente da coloro che si sentivano specialmente più competenti in materia; e da una simile discussione preliminare, quando ne fosse esulata la politica, sarebbero riusciti eletti commissari quei deputati che meglio avrebbero trattata la materia e affidato sulla loro competenza speciale.

Così, mentre la Giunta generale del bilancio avrebbe riferito sulla parte organica, una Commissione, per esempio, di diciotto membri nominata dagli Uffici avrebbe risolta la parte tecnica, senza bisogno di delegazioni di potestà al potere esecutivo. (*Interruzioni*).

Oredo con ciò di avere abbastanza spiegato il concetto che ha ispirato il mio ordine del giorno che tenderebbe appunto allo stralcio della parte tecnica della legge, affinché il Governo possa conglobare in un altro disegno di legge a grandi linee il nuovo ordinamento ferroviario (perchè spetta poi al potere esecutivo scendere ai particolari) e il nuovo disegno di legge possa essere deferito agli Uffici.

Ad ogni modo esaminiamo ora il disegno di legge come ci sta dinanzi.

Mi soffermo per ora alla parte che riguarda il personale, riservandomi nel seguito del mio discorso di trattare dell'ordinamento tecnico.

La parte che riguarda il personale fu maturata dalla Giunta generale del bilancio ed ora si può condurla in porto con quei miglioramenti che l'ampia discussione di questi giorni va indicando. Io ho letto con singolare interesse la relazione dell'onorevole Abignente e sono d'accordo con lui quando lamenta l'ingiustificato aumento numerico del personale. Con una razionale semplificazione dei servizi io credo che sarebbe possibile anche una riduzione del personale, la quale porterebbe conseguenze finanziarie tali, che permetterebbero di migliorare ancor più il trattamento del personale rimasto. Siccome però una semplificazione di questa specie non s'improvvisa, così mi associo completamente a quanto fu proposto a favore del personale, ed a tutti quegli emendamenti, che tendono ad accrescerne i miglioramenti, ora in certe parti insufficienti, specialmente per quanto riguarda alcuni dei più umili funzionari, ed altri, che se non hanno il carattere di umiltà per le mansioni che sono loro affidate, e la loro coltura, agli umili però possono pareggiarsi per il trattamento; alludo ai manovali, per i primi, e ad alcune categorie di funzionari, specialmente delle stazioni, come i bigliettai, gli impiegati alle merci, ai gestori, ai capi stazioni di minor grado, che non hanno tutte quelle competenze accessorie che sono date a tutto il resto del personale, quantunque abbiano orari gravosissimi e grandissima responsabilità, anche di maneggio di denaro che ri-

scuotono agli sportelli e per il quale ogni sbaglio va a loro danno. A tutti costoro bisogna accordare aumenti che renda loro possibile sostenere il rincaro della vita che si è resa oltremodo dura per chi, col puro stipendio, deve provvedere con decoro a sè e alla propria famiglia.

Io ho ascoltato con moltissima attenzione l'interessante discorso dell'onorevole Nofri, più di ogni altro padrone della materia, e mentre mi associo a lui per quanto ha detto in favore del personale, non posso non esprimere la mia dolorosa sorpresa, che estendo anche agli onorevoli Pacetti e Calda, per l'ostilità che hanno dimostrata per quel misero aumento proposto per gl'impiegati con stipendi da lire 4.800 a 7.200. Tutto il personale delle ferrovie indistintamente è meritevole di considerazione speciale per i servizi che rende al paese, e ad esso un adeguato compenso è sempre dovuto per l'utile lavoro che compie, per i pericoli continui a cui è esposto, per la partecipazione continua che con l'opera sua prende alla vita del paese che lavora, che si muove, che commercia, e che produce. Ma la distinzione che fa l'onorevole Nofri, che mi duole di non vedere al suo posto, è ingiusta, e per dimostrarlo ho qui portato il foglio paga del mese di gennaio, riguardante il deposito locomotive di Roma (foglio che è l'indice di ciò che avviene in tutte le officine d'Italia), appunto per fare un'analisi comparata fra le paghe del personale viaggiante e le paghe dei funzionari in genere.

Nel mese di gennaio scorso, nella officina di Roma si sono avuti questi compensi. Gli operai del deposito locomotive hanno paghe, che variano da lire 3.50 a 4.60 al giorno; gli alunni hanno la paga di 3 lire. Nel mese di gennaio la somma complessiva delle mercedi pagate a questa categoria di operai, ammontò a lire 5,918.36 e la somma per competenze accessorie ammontò a lire 5,918.20; il che vuol dire che questi operai hanno avuto il doppio del loro stipendio, e cioè gli operai a 4.60 hanno preso 9.20, gli operai a 3.50 hanno preso 7 e gli operai a 3 hanno preso 6.

E andiamo avanti. I deviatori, i manovali delle rimesse locomotive, i quali percepiscono paghe variabili da due a tre lire al giorno, quindi paghe veramente misere, hanno avuto nella somma delle loro paghe nel mese di gennaio, lire 1,209.90; però, come competenze accessorie, hanno avuto lire 1,307.24, vale a dire più di quanto spet-

tava loro come paga, per cui l'operaio da tre lire, ha percepito 6.50 circa.

E continuiamo. Il capo deposito, che viene dai macchinisti, e che naturalmente ha i suoi meriti, le sue qualità, e quindi è meritevole di ogni considerazione, ha una paga di 350 lire al mese, vale a dire 4,200 lire all'anno, per cui giustamente parteciperà dell'aumento del 10 per cento previsto dal progetto di legge. Ma il foglio paga mi dice che il capo deposito, nel mese di gennaio, oltre lo stipendio, ha percepito lire 345.90 di competenze accessorie, competenze che si ripetono tutti i mesi, e quindi il capo deposito ha effettivamente più di 8,000 lire all'anno, per cui viene ad essere pagato più di un capo divisione, che ha solamente 7,200 lire, e al quale non si danno neppure quelle 400 lire di aumento che sono nel progetto assegnate a quei funzionari che vanno da 4,800 a 7,200 non incluse, e contro le quali ha protestato l'onorevole Nofri, mentre tace quando si tratta dell'aumento al capo deposito che ne percepisce 8,000 e più.

LEONARDI. È pagato come un sottoprefetto!

MOLINA. Precisamente. E andiamo ancora avanti. Non vorrei tediare la Camera...

Voci. No, no! Parli, parli!

MOLINA. ...ma non credo inutile analizzare le cifre.

Abbiamo i macchinisti che hanno stipendi che variano da 175 a 225 lire mensili, gli alunni macchinisti hanno 150 lire al mese. Nel mese di gennaio i macchinisti del deposito di Roma hanno avuto 14,689 lire per stipendi, e 14,057 lire per competenze accessorie, vale a dire qualche piccolissima cosa di meno del doppio della paga, ad ogni modo quasi il doppio. Per analogia, ho voluto vedere tra i funzionari delle ferrovie quali sono coloro che si possono paragonare ad essi, ed ho trovato che gli ingegneri, dopo 14 anni di servizio, arrivano a 4,800 lire lorde. Dunque i macchinisti guadagnano più degli ingegneri. Ammetto che la vita del macchinista sia una vita difficilissima, che il loro tenore di lavoro sia tale da abbreviare l'esistenza, e vorrei che fossero pagati anche più del doppio, perchè ad essi è affidata tutta la sicurezza del treno. Sia quindi a loro concesso un aumento anche maggiore del proposto; ma, vorrei che anche agli ingegneri, che non hanno orario, che compiono anche essi lavori gravosissimi, e che debbono essere forniti di un largo corredo di cognizioni e di studi, sia ricono-

sciuto da tutti il diritto all'aumento, nella misura almeno che il progetto prevede.

Di ingegneri nuovi, a questo modo, non se ne troveranno più, perchè in tutte le Amministrazioni ormai, ed ho la piccola soddisfazione di avere ottenuto dal ministro delle finanze che anche quelli del catasto fossero pareggiati agli ingegneri delle altre Amministrazioni almeno nello stipendio iniziale, non vi è ingegnere che entri con meno di 3,000 lire annue. Quelli delle ferrovie invece entrano a 2,400, ed hanno attribuzioni più difficili, più gravi e più penose di quelli delle altre Amministrazioni, con una carriera forse ancor più lenta.

CIAPPI. La carriera è più rapida!

MOLINA. No, la carriera non è più rapida, perchè gli ingegneri delle ferrovie dopo 14 anni di servizio arrivano appena a 4,800 lire.

Ma del resto questo poco importa, non entriamo in simili particolari, essendo i confronti sempre odiosi. Affermo soltanto che l'inizio della carriera essendo in ogni amministrazione richiesta a pari competenza, pari capacità, pari valore, pari attributi, dovrebbe essere pari anche nel primo stipendio.

Le diverse mansioni porteranno poi in seguito a qualche diversità della carriera, ma ciò è naturale ed inevitabile.

E continuiamo. I fuochisti hanno stipendi da 125 lire a 180 lire, e gli alunni fuochisti di 80. Nel mese di gennaio i fuochisti ebbero 10,860 lire di paghe, e 12,549 lire di competenze accessorie.

Io ho fatto il confronto con gli stipendi degli ingegneri e dei funzionari di pari grado. Un compenso di questa natura lo hanno dopo non meno di otto anni di servizio!

Finalmente abbiamo i conduttori e i frenatori che veramente sono i più disgraziati perchè i meno pagati. Inoltre le loro competenze sono falcidiate anche dai così detti arresti di competenze.

Per esempio un conduttore o un frenatore in viaggio parte da Pisa e va a Grosseto, percependo speciali competenze orarie. Se riparte nella prima ora o parte nelle prime due ore da Grosseto le competenze continuano, ma se invece deve passare la notte a Grosseto, le competenze accessorie si arrestano.

Io non ho mai capito il perchè di questo. Quando un conduttore capo o un conduttore o un frenatore sono fuori di residenza per ragioni di servizio a me sembra che le

competenze orarie dovrebbero mantenergli se anche vi sono delle interruzioni orarie fra un treno e l'altro.

Riconosco che a simili particolari non possano scendere i provvedimenti legislativi e che sono più questioni di regolamento; ma è bene che in questa occasione siano trattate largamente perchè l'onorevole ministro ne possa prendere nota.

Dicevo dunque che i conduttori, i frenatori ecc. del deposito di Roma, contro una somma di stipendi in lire 64,542.31 percepita nel mese di gennaio scorso ebbero lire 69,210.64 di competenze accessorie, vale a dire più del doppio della paga, e senza paragone più di quanto percepiscono gli applicati, per esempio, delle stazioni.

Mi pare di aver ampiamente e sufficientemente illustrato anzitutto la giustizia del provvedimento proposto, dell'aumento delle 400 lire ai funzionari contemplati dal progetto di legge, e la necessità di pensare un po' anche agli impiegati di stazione, i quali hanno dei compensi miseri e delle competenze accessorie che (quando le hanno) non arrivano mai oltre al terzo dello stipendio anche in casi eccezionali. E bisogna pensare che su di essi gravano delle forti responsabilità, specialmente pecuniarie, poichè, come già dissi, essi maneggiano il denaro incassato agli sportelli in misura non lieve. Occorre, ripeto, provvedere anche a costoro.

Duolmi che l'onorevole Pacetti non sia presente, perchè vorrei dimostrargli che un calcolo da lui fatto nel suo discorso era sbagliato. Egli affermò che l'aumento delle 400 lire, tanto discusse, ai funzionari dagli stipendi dalle lire 4,800 alle 7,200 avrebbe portato un aggravio di lire 400,000 annue.

Io lo interruppi e gli dissi: no, badate che si tratta soltanto di 200,000 lire; ma egli insistette. Ho raccolto dati precisi e ho constatato che i funzionari che col progetto attuale fruirebbero del soprassoldo di quattrocento lire, sono 531; fate voi la moltiplica, e vedrete che si tratta di 212,400 lire.

L'onorevole relatore ci dice che la Giunta ebbe molti memoriali ed era stata richiesta di ascoltare alcuni interessati. « Ma non parve alla Giunta che le fosse dal suo istituto consentito esorbitare dal suo preciso mandato, pel quale essa, posta fra il Parlamento che la delega, e il Governo proponente, da questi due poteri soltanto riceve gli elementi pel suo giudizio ».

« Libera di proporre al Parlamento l'accoglimento, intero o emendato, o la reiezione

delle proposte governative, essa non si reputa autorizzata a sostituire le dette proposte con altre che s'informino a criteri affatto diversi.

« Ond'è che la Giunta espressamente ritiene di non poter prendere in esame voti, proposte, o emendamenti che le siano direttamente trasmessi da privati, senza che perciò debbasi ritenere in alcun modo preclusa la via ai detti voti per giungere là dove possano essere accolti e valutati ».

Non divido interamente l'opinione della Giunta, poichè, a mio avviso, essa era investita di tutte le facoltà, compresa quella di leggere i memoriali dei privati. Ora, ciò che non ha creduto di fare la Giunta, l'ho fatto io esaminando con particolare attenzione il memoriale del Sindacato dei ferrovieri italiani, memoriale che credo sia stato distribuito a tutti voi.

Debbo riconoscere che è redatto con molta temperanza e con molta ragionevolezza. D'altra parte, dopo l'elegante discorso dell'onorevole Marangoni io credo che il sindacalismo non farà più paura ad alcuno, e quindi anche il memoriale del Sindacato dei ferrovieri, potrà essere accolto benevolmente da noi.

Il memoriale si diffonde largamente nella parte delle paghe che io ho già trattato, ma si occupa anche di altre questioni di molta importanza che io credo debbano essere prese in seria considerazione, vale a dire quelle degli Istituti di previdenza e degli infortuni. Il memoriale fa la storia di questi istituti che risalgono nella loro prima istituzione alla Cassa pensioni del personale dell'Alta Italia, cioè nell'ottobre 1861. Giù, giù, fa la storia di tutte le Casse pensioni che mano mano si sono succedute, e arriva all'istituzione della Cassa unica istituita con la legge del giugno 1908.

Lo stesso memoriale dimostra all'evidenza che il fondo della Cassa pensioni non è così misero e non rappresenta uno stato di fallimento, come si è voluto ripetere con troppa leggerezza sui giornali, e qualche volta anche in questa Camera e fuori, nel paese.

La Cassa di previdenza dei ferrovieri ha un capitale rispettabile con un reddito rispettabilissimo, e consente di far molto a prò dei ferrovieri iscritti. Vi è, è vero, la questione controversa se il capitale sia il loro o dello Stato; ma non è questa la sede per trattare di tale questione. Soltanto rilevo che le argomentazioni in proposito, trattate nel memoriale, sono serie ed impressionanti.

I ferrovieri ci dicono: Noi abbiamo la nostra Cassa di previdenza, abbiamo un capitale rilevante, abbiamo un forte reddito, siamo oggi funzionari dello Stato. E mentre i funzionari civili e militari dello Stato gravano colle loro pensioni esclusivamente ed unicamente sul bilancio dello Stato, hanno anche una pensione in misura maggiore alla nostra, mentre la ritenuta di pensione che essi rilasciano è minore di quanto rilasciamo noi.

E questo è vero. Infatti gli impiegati civili pagano, a quota fissa, a seconda dello stipendio, da un minimo mensile di lire 1.30 per cento, ad un massimo di lire 3. I militari pagano da un minimo di 1 per cento ad un massimo di 4. E questo 4 si spiega perchè i militari hanno il massimo della pensione a 30 anni, anzichè a 40.

I ferrovieri che hanno la pensione in misura minore degli impiegati civili e militari pagano 5.50.

Capisco che non è questa la sede per risolvere ora una simile questione, trattandosi qui di ordinamento ferroviario; ma ad ogni modo ho voluto accennarla perchè l'onorevole ministro la prenda in considerazione e non cedendo a violenze nè a prepotenze, nè ad imposizione, ma spontaneamente voglia dare ciò che deve dare, riconoscendo a Cesare quel che è di Cesare.

Il memoriale accenna anche ai compensi per infortuni che sono compenetrati colle pensioni. È una questione ardua, complicata e grave e neppure per questa è il momento di trattare; ma siccome si riconnette con quella della Cassa di previdenza, prego l'onorevole ministro di prenderne nota perchè a suo tempo voglia studiarla e risolverla con equità e giustizia.

Finalmente il memoriale viene a parlare delle disposizioni disciplinari e qui dico francamente che non sono d'accordo con quei signori del Sindacato.

Infatti essi dicono: Sono tante, complicate e vessatorie le disposizioni disciplinari da meritare nel loro complesso l'appellativo di capestro. (Parola di moda).

Ma il memoriale non ci dice che nessuna punizione va data senza una trafila così complicata di procedure, di pratiche, che (per adoperare le loro parole) non si sa quando arriva a destinazione. E quello che è peggio non si può nemmeno dire se arriverà! Quasi ciò non bastasse, il memoriale vorrebbe complicare viepiù il procedimento. (Commenti).

Mentre riconosco, come ho detto, la ra-



gionevolezza di tutta la parte precedente del memoriale, in questa dissento profondamente dal Sindacato, poichè io sono di avviso, e credo di avere unanime la Camera in questo giudizio, che i primi elementi operativi di un grande aggregato di uomini con attribuzioni diverse, ma volte allo stesso fine, siano la gerarchia e la disciplina.

Se ognuno fosse animato dal più profondo sentimento del dovere e dallo spirito di una perfetta equità, non occorrerebbero disposizioni disciplinari, come se ogni uomo fosse giusto, onesto, ed imparziale non occorrerebbero codici.

Ma purtroppo non è così. La disciplina dunque deve essere severa ed instaurata senza debolezze!

L'argomento è delicato, lo comprendo, ma io senza restrizioni mi associo a quanto hanno detto al riguardo gli onorevoli Maggiorino Ferraris, Celesia, Bertolini e Cavaignani con eloquenza calda, efficace e sincera.

Riconosco con loro che le sanzioni disciplinari devono essere proporzionate alla mancanza non solo, ma pronta, fulminee, specialmente nell'applicazione delle punitzioni minori.

Il superiore di qualunque grado deve saper mantenere la disciplina nei subordinati con l'autorità che gli deriva dalle proprie attribuzioni e dalle relative responsabilità.

Ma coi ricalcitranti e con gli indisciplinati deve esser munito di facoltà punitive che diano rapidità al provvedimento e ciò anche nell'interesse del ferroviere punito, che avrà diritto al reclamo e al risarcimento se sarà stato punito a torto.

E voglio citare in proposito, la Camera me lo permetta, un piccolo aneddoto molto significativo. Sulla linea Roma-Orte, presso la stazione di Monterotondo vi è un guardiano che ha al suo attivo un passato brillante per notevoli servizi resi all'Amministrazione, per salvataggi, ecc. Poco tempo fa, con singolare sangue freddo, con pronto coraggio, con rischio della vita impedì lo scontro di due treni diretti: tutti ricorderanno il fatto anche perchè i giornali ne hanno parlato. L'autorità ferroviaria e quella civile lo proposero per un compenso: gli giunsero invece due giorni di sospensione dalla paga: si trattava della punizione per una lieve mancanza commessa un anno prima, che arrivava a destinazione. Figuratevi l'impressione che deve aver fatto sull'animo di questo poveruomo, una pu-

nizione oramai dimenticata e giunta proprio nel momento, in cui aspettava la medaglia al valor civile!

WOLLEMBORG. Avrà poi avuto anche il compenso?

MOLINA. Se abbia avuto il compenso non so; ammetto che la mancanza, in cui egli può essere incorso, pur avendo al suo attivo un servizio così brillante, meritasse una punizione; ma certo se questa fosse venuta subito egli ne avrebbe riconosciuta la giustizia, mentre a un anno di distanza, e in quella coincidenza, diventava grottesca.

Il chiedere dunque, come il Sindacato fa, che la procedura per le sanzioni disciplinari sia ancor più complicata, non solo è ridicolo, ma trascinerebbe l'Amministrazione ferroviaria ad una anarchia completa.

LUCIFERO. Mezza anarchia vi è già.

MOLINA. Io prego dunque l'onorevole ministro affinchè voglia anch'egli esaminare il memoriale del Sindacato, ma, per quanto riguarda la parte disciplinare, invoco da lui, per amor di patria e nell'interesse stesso dei ferrovieri, che ritorni un pochino all'antico; e stabilisca quella disciplina che renderà possibile anche un maggior rendimento dell'esercizio ferroviario.

Allora siate anche largo e rapido nei compensi ai ferrovieri che li meritano.

Ed ora che ho tratteggiata la parte che riguarda il personale, consentite, onorevoli colleghi, che mi soffermi brevemente nell'esame del proposto nuovo ordinamento ferroviario. È vero che il disegno di legge in fondo non presenta un vero schema di riordinamento, ma l'onorevole Giunta del bilancio ci dice che il nuovo ordinamento dovrà essere incardinato sulla istituzione di tre grandi direzioni di esercizio.

WOLLEMBORG. Lo dice anche il Governo.

Voci. Ma ormai questo sistema è morto!

MOLINA. Non so quale sistema adotterà il Governo, quindi non credo completamente inutile accennare le mie modeste idee in proposito.

L'onorevole Nofri ha dimostrato che il sistema delle direzioni di esercizio non è che il ritorno a quello delle antiche Compagnie, Alta Italia, Romana e Meridionale, sistema che è stato ritenuto così dannoso all'esercizio ferroviario in Italia, che nel 1885, quando si venne alle convenzioni si è sentita la necessità di dividere l'Italia longitudinalmente ed istituire due Società, la Mediterranea e l'Adriatica.

Tutto ciò è stato ripetuto dagli oratori che mi hanno preceduto e quindi non mi indugero in dimostrazioni superflue. Parmi però che nessuno abbia, nemmeno fugacemente, accennato all'ordinamento della Mediterranea e a quello dell'Adriatica: non sarà forse inutile l'accennarvi, e da questo raffronto, che farò molto rapidamente, forse scaturirà la conclusione, alla quale voglio giungere.

La Mediterranea aveva una Direzione generale a Milano con locali Uffici tecnici per i diversi rami del servizio, oltre la ragioneria, l'ufficio approvvigionamenti, personale sanitario e istituti di previdenza. Aveva due Direzioni di esercizio compartimentali, una a Torino e l'altra a Napoli, alle quali era affidato il mantenimento, la trazione ed il movimento.

Il servizio del materiale per lo studio di costruzioni delle locomotive e dei veicoli dipendeva direttamente dalla Direzione generale, e aveva alla sua dipendenza tutte le officine di riparazione del materiale mobile.

Con questa divisione si era creato una specie di conflitto tra le Direzioni dei due compartimenti, sicchè il servizio non andava: ognuno pensava a sè, e nessuno agli altri, e non c'era quell'accordo per cui si potesse stabilire una concatenazione di servizio senza soluzione di continuità.

D'altra parte, che la divisione in compartimenti generasse di queste conseguenze, lo provò più tardi anche l'inizio dell'esercizio di Stato, ed io ho qui copia dell'ordine del giorno di servizio del 23 giugno 1905, il quale stabiliva che, in attesa dell'istituzione delle otto Direzioni compartimentali, che poi divennero dieci, le linee fossero distribuite in quattro compartimenti. Il primo con sede a Torino, compartimento del nord; il secondo con sede a Napoli, compartimento del sud; il terzo con sede a Roma, compartimento dell'est; il quarto con sede a Palermo.

Alla prova, questa divisione si è dimostrata così disastrosa, che dopo due o tre mesi si è sentita la necessità assoluta di affrettare la istituzione delle Direzioni compartimentali già previste dalla legge, perchè l'esercizio di Stato non funzionava che in forma catastrofica.

L'Adriatica aveva una Direzione generale a Firenze, con uffici tecnici come la Mediterranea, ma più ristretti di attribuzioni.

Tutti i servizi erano interamente decen-

trati e così vi erano: movimento e traffico a Bologna, trazione pure a Bologna, mantenimento e lavori ad Ancona, materiale a Firenze. Ogni servizio provvedeva a sè ottenendo così unità di indirizzo e armonica unione fra servizi e sezioni dipendenti.

Nella discussione dell'attuale progetto ho sentito parlare di decentramento in questo senso: si prende un servizio da Roma e si trasporta a Milano, un altro si porta a Napoli, e così via; ma ogni ufficio mantiene tutte le proprie attribuzioni.

Io invece credo che il decentramento consista in questo: che la Direzione del servizio lascia maggiori attribuzioni agli uffici dipendenti.

Nulla invece di tutto ciò, e, se giova un esempio, citerò il caso delle avarie di merce. Un tempo, almeno fino alla somma di 500 lire, qualsiasi capostazione era autorizzato a transigere colla parte.

Questa transazione procedeva con certe cautele; ammetto che il capostazione potesse anche un po' largheggiare nei compensi; ma a ogni modo non vi erano complicazioni, nè spese da parte dell'Amministrazione.

Oggi le Direzioni compartimentali sono autorizzate a transigere fino a 51 lira; è ridicolo. Neppure il capostazione di Monterotondo dovrebbe esser limitato nelle sue facoltà ad una cifra così piccola! E quindi tutte le proposte di transazione debbono venire alla Direzione generale, che manda sul luogo uno o due ispettori per constatare se delle casse di stoccafisso o di baccalà, a mo' di esempio, siano o no avariate e quale compenso si debba dare. L'accertamento del danno costa più del danno medesimo. Ora il vero decentramento consiste invece nel lasciare maggiori facoltà agli uffici distaccati dipendenti.

Ciò che avviene per le avarie si ripete sotto altra forma, ma con gli stessi risultati, per gli altri servizi.

Cito un caso.

Un giorno nella officina di Taranto occorre un certo ferro sagomato per riparare una locomotiva. Lo si richiede al locale magazzino dipendente dal servizio approvvigionamenti. Il ferro della voluta sagoma manca. Si avrebbe potuto acquistarlo direttamente dal commercio privato in Taranto. Ma no! Da Taranto si scrive alla Direzione compartimentale di Napoli, questa alla sua volta fa la richiesta alla Direzione generale, la quale, quando ha tempo esamina la richiesta, si accerta dagli inventari che effettivamente il magazzino di Ta-

ranto manca di quel tal ferro, ma trova che al primo gennaio esisteva un ferro sagomato di quella data dimensione nel magazzino di Torino. Allora si scrive a Torino perchè lo mandino a Taranto.

Ma a parte quello che viene a costare questo ferro prima che sia arrivato a Taranto, può anche avvenire che, dall'epoca dell'inventario al giorno della richiesta, quel ferro sia stato adoperato per qualche altro uso. Allora si apre una gara e la locomotiva di Taranto aspetta forse ancora adesso la riparazione.

Ora tutto questo sistema è ridicolo, dannoso, costoso. Si operi per queste piccole cose un vero decentramento. Si lascino al servizio centrale i grandi approvvigionamenti; si occupi ad esempio, dei carboni, degli olii, di tutte le grandi partite; ma provvedano a tutte le piccole miserie della vita quotidiana di un'officina, di una stazione, i funzionari locali assumendone le relative responsabilità.

In questo modo ancorchè si verificassero degli inconvenienti, il danno che ne deriverebbe all'Amministrazione sarebbe sempre inferiore a quello che costa di tempo, di danaro, di noie, il sistema troppo accentratore d'oggi.

Ma ritorniamo all'Adriatica. L'Adriatica aveva invece una tendenza veramente decentratrice.

Non aveva Direzioni compartimentali, ma aveva tanti servizi, come ho già detto, e ogni servizio funzionava per proprio conto. Ogni servizio, agendo per proprio conto, era in rapporto diretto con le sezioni, con le officine, con coloro insomma con cui doveva trattare, senza ricorrere alla Direzione generale.

Le Direzioni compartimentali invece dell'esercizio di Stato, pure avendo nel proprio organismo tutti i servizi, si trovarono in costante antagonismo coi servizi centrali, e i loro rapporti corsero sempre attraverso la Direzione generale. Dispersione quindi di energie e di tempo. Complicazione e ritardo nelle pratiche.

Con la legge Bertolini del 1907 si cominciò a mettere un po' d'ordine. Si unificarono alquanto i sistemi, si intensificò l'azione di coordinamento e di indirizzo uniforme fra i diversi rami dell'esercizio.

A poco a poco i servizi centrali si organizzarono completamente, funzionarono gli uffici di controllo e direttivi dell'azienda. Alle Direzioni compartimentali e alle Divisioni vennero riserbate la sorveglianza e la

azione diretta sul servizio (per i quali basterebbero le sezioni) e così vennero loro tolti i segretariati e le ragionerie.

Ora che il servizio va sistemandosi, si vorrebbe sconvolgerlo per peggiorarlo. Non ne vedo proprio la ragione!

Ma non voglio abusare della pazienza della Camera e passo alla conclusione. Prima però rispondo ad una osservazione dell'onorevole Bertolini, che mi spiace, in questo momento, di non vedere qui. Eglier l'altro, nel suo veramente magistrale discorso, affermò che le nuove vetture viaggiatori per i treni diretti hanno grandissimi pregi, sia per l'economia del costo, sia per la minore spesa di trazione, da essere le migliori vetture che si possono desiderare. Io lo interrompi dicendo: badate che quelle vetture sono troppo leggiere e perciò non sono ammesse nei treni internazionali. L'onorevole Bertolini rispose che ciò invece dipendeva dai freni.

Duolmi di dover insistere in una questione che in apparenza potrebbe sembrare futile, ma che di fatto ha non lieve importanza.

Sta di fatto che le vetture viaggiatori dette miste a carrelli sono rifiutate nei servizi internazionali della Prussia e della Svizzera perchè troppo leggiere e quindi non possono viaggiare alla velocità di 100 chilometri ammessa su quelle linee.

Sulle nostre linee la velocità massima ammessa è di 75 chilometri, è consentito però ai macchinisti per il recupero orario di arrivare fino a 90 chilometri. Quindi quelle carrozze possono andare a 90 chilometri, ma voi, onorevoli colleghi, che viaggiate settimanalmente, sapete come sia delizioso viaggiare a 90 chilometri in quelle carrozze!

Ad ogni modo prescindiamo pure dalla comodità dei viaggiatori: a 100 chilometri non potrebbero viaggiare, e nelle ferrovie straniere non possono neppure entrare in composizione col materiale più pesante in uso su quelle linee. Con la velocità di 100 chilometri, nei rapidi cambiamenti di velocità e nei frenamenti improvvisi le nostre carrozze resterebbero sconquassate.

Ora la pretesa economia che si crede di ottenere da quelle carrozze, per il loro minor peso e conseguente minor costo di trazione è completamente eliminata dallo squassamento continuo che esse subiscono anche sulle nostre linee, e tra due o tre anni mi saprete dire quanto saranno costate quelle carrozze tra riparazioni, ammortamento

menti, ecc. (*Commenti*). La lievissima economia per risparmio di trazione non compensa certo il danno sensibile che si risentirà per il rinnovamento di materiale che si imporrà a breve scadenza, senza considerare i noli per carrozze straniere che dobbiamo ammettere sulle nostre linee nei treni internazionali e che potranno ammontare anche a più di mezzo milione di lire all'anno.

E questo non l'avrei detto, ma lo accenno per due ragioni, anzitutto perchè l'onorevole Bertolini ha voluto fare l'apologia di quelle carrozze, ed in secondo luogo perchè so che se ne rinnovano le ordinazioni. Ora che si possa avere sbagliato non è male, in fondo l'esperienza è una grande maestra; ma che si persista nell'errore, questo non si deve ammettere.

*Voci.* Perseverare est diabolicum!

MOLINA. Onorevoli colleghi! Ho riassunto rapidamente tutto ciò che avrei voluto dire per non abusare della vostra indulgente e benevola attenzione. Dovrei ora parlare delle conseguenze finanziarie che portò l'esercizio di Stato. Non ne parlo e non faccio cifre perchè in questo sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Bertolini.

Lo Stato è il peggiore industriale che si possa ideare, e io credo che anche i Municipi sieno come lo Stato. Me lo dice il risultato del Congresso delle municipalizzazioni che si è tenuto a Vienna nel gennaio 1910.

*Voci.* Anche quello di Londra.

MOLINA. Accenno a quello di Vienna perchè lo conosco. Come sapete, in Germania ed in Austria vi sono municipalizzazioni monopolistiche di servizi pubblici ecc., e municipalizzazioni a concorrenza. Per esempio, la birra è municipalizzata, ma è fatta anche dai privati. Ebbene che cosa è risultato dal Congresso di Vienna? che le municipalizzazioni monopolizzate furono attive. Grazie tante! Non avevano la concorrenza! Ma che tutte indistintamente le municipalizzazioni a concorrenza furono assolutamente passive, disastrose.

Ora per ragioni politiche, per ragioni di convenienza, di necessità sociale, io credo che l'esercizio di Stato, malgrado il parere contrario di molti ed anche mio, debba durare e durerà ancora per molti anni, ma non sempre, come, interrompendo, mi dice l'onorevole Fradeletto.

Non si può pretendere però che renda come un'azienda privata e ciò per le complesse ragioni enunciate e splendidamente illustrate dall'onorevole Bertolini. Accettia-

molo dunque per quel che finanziariamente può dare e non ce ne lagniamo, purchè però il servizio proceda perfettamente e raggiunga i fini per i quali è stato istituito. E mi piace di rendere giustizia anche all'onorevole Ancona, povero Ancona che è stato abbastanza tartassato...

ANCONA. Risponderò all'articolo 1.

MOLINA. Mi piace rendergli giustizia, perchè alle dette conclusioni, alle quali con tanta efficacia è venuto l'onorevole Bertolini, era giunto anche l'onorevole Ancona con queste parole...

BERTOLINI. In questo non c'entra lei, è una questione tra me e Ancona.

MOLINA. L'onorevole Ancona non ha certo bisogno che io gli faccia da avvocato. Si difende da sè. Io cito le sue parole unicamente perchè la sua autorità conforta le mie conclusioni.

Diceva dunque l'onorevole Ancona:

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

Dunque siamo tutti perfettamente d'accordo: della questione finanziaria dell'esercizio di Stato, preoccupiamoci, ma non ne facciamo una questione principale.

Ed ora ho finito, onorevole ministro. Più che dalle mie modeste e poco ornate parole, dalla quasi unanimità degli oratori che mi hanno preceduto, fu dimostrato che l'ordinamento ferroviario, che è appena lumeggiato nel vostro progetto, non va. Non vogliate insistervi. (*Interruzioni*) Mi dicono che l'avete abbandonato, tanto meglio.

*Voci.* È morto!

MOLINA. Ad ogni modo, se nella vostra Amministrazione non vi è chi sappia ideare un ordinamento ferroviario con novità geniale, in modo che corrisponda efficacemente alle esigenze dei servizi, alle necessità del pubblico ed a quelle del bilancio dello Stato, fate almeno tesoro dell'esperienza altrui e rammentate che il sistema, che meglio rispose alla prova, è stato quello dell'Adriatica. Imitandolo, renderete un servizio al paese. (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Ora viene la volta dell'onorevole Cesare Nava, il quale ha presentato e svolgerà anche il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta della urgenza di equi miglioramenti economici al personale addetto alle ferrovie dello Stato, e consentendo perciò di concederli intanto sotto la forma di soprassoldo;

« invita il Governo a voler procedere alla revisione generale degli organici e delle carriere, relativi a detto personale, ed a presentare al Parlamento, entro il corrente anno, concrete proposte di riforme intese al duplice fine, di ridurre il personale stesso nelle proporzioni indispensabili per la necessità del servizio e di stabilirne gli stipendi e le paghe in correlazione al maggior costo attuale della vita.

« Nava Cesare, Miari, Agnesi, Cornaggia, Longinotti, Coris, Montresor ».

L'onorevole Cesare Nava ha facoltà di parlare.

**NAVA CESARE.** L'ampia discussione, fatta negli scorsi giorni, intorno al progetto di legge dell'onorevole Sacchi, impone a chi — come me — arriva tardi nel dibattito, una grande parsimonia di parole.

La maggior parte degli argomenti pro e contro il progetto, è già stata largamente mietuta dai precedenti oratori, ed è perfettamente inutile di ripeterli.

Io mi limiterò quindi a poche considerazioni e dichiarazioni che faccio anche a nome di parecchi miei amici.

Sull'articolo 1° del progetto di legge, io mi trovo perfettamente d'accordo colle idee espresse nell'ordine del giorno dell'onorevole Rubini.

L'amico Ancona, nel suo discorso di giorni fa, ha detto giustamente che volendosi dare un nuovo ordinamento all'azienda ferroviaria, due sono le vie logiche che si possono seguire: o la trattazione completa da parte della Camera delle linee generali di tale assetto: oppure la completa delegazione di poteri al Governo, scaricando sul Governo stesso e sugli organi tecnici da lui dipendenti, ogni responsabilità della soluzione.

Ed ha rilevato, con ragione, come la maggioranza della Giunta del bilancio la quale aveva dichiarato di ritenere, non solo opportuno, ma doveroso di seguire il partito della delegazione di poteri, contraddicesse poi a sè stessa, colla modificazione

proposta al testo dell'articolo 1°; modificazione, che si risolve nella definizione di un vero e completo e particolareggiato piano tecnico-amministrativo di riforma: mentre come afferma la relazione dell'onorevole Abignente, la legge non dovrebbe che « determinare i fini giuridici ed economici che costituiscono i lineamenti sostanziali » dell'ordinamento al quale vuolsi pervenire.

Ma vi è un'altro fatto che dimostra anche più evidentemente la contraddizione che esiste, fra l'ordine di idee impostesi quale direttiva, dalla maggioranza della Giunta, nell'esame del progetto di legge Sacchi, e le sue deliberazioni.

In ogni industria, ciò che costituisce uno degli elementi più schiettamente tecnici, è la determinazione della qualità e quantità degli strumenti di produzione, indispensabili, in ordine ai risultati che si vogliono ottenere: ed il rendimento utile di ogni industria, risulta tanto maggiore, quanto più perfetto è il rapporto fra la produzione ed i mezzi che concorrono a formarla: ed è anzi precisamente nella determinazione di questo rapporto, che si rivela la capacità tecnico-amministrativa di un vero industriale.

Ora nell'industria dei trasporti, i mezzi, gl'istrumenti di produzione sono rappresentati principalmente dal materiale rotabile: le locomotive, le carrozze, i carri; e la determinazione delle singole quantità necessarie al traffico, costituisce, come ognuno ammetterà facilmente, un problema essenzialmente tecnico.

Stando ai principi fondamentali ammessi dalla Giunta del bilancio, la soluzione di quel problema dovrebbe adunque lasciarsi esclusivamente alla direzione dell'azienda ferroviaria, sotto la responsabilità del potere esecutivo: perchè, in caso contrario, e secondo quanto teme la Giunta, si verrebbero a paralizzare le attività tecniche di quegli enti ed a confondere le responsabilità.

Ebbene, onorevoli colleghi, se vi è stata questione ampiamente discussa dalla Giunta del bilancio, e conclusa diversamente da quanto avevano proposto l'onorevole ministro e la Direzione delle ferrovie, è precisamente questa: tanto che gli 8,000 carri, ritenuti indispensabili dai proponenti, si ridussero dopo le critiche della onorevole Giunta, soltanto alla metà, 4,000!

E le discussioni in seno alla Giunta, secondo quanto risulta dalla relazione, furono larghe e reiterate e non si contennero

puramente nel campo finanziario, in quel campo cioè che ha diretta attinenza coi bilanci: ma si estesero ad una minuziosa disamina tecnica della quistione. Fu considerato la potenzialità ed il rendimento delle officine di riparazione in rapporto al fabbisogno per una rapida resa dei carri: fu stabilita la capienza dei parchi; analizzata l'utilizzazione dei carri, in ordine allo sviluppo dei binari e si finì per concludere che la valutazione fatta dal potere esecutivo e dai tecnici, doveva essere ridotta del cinquanta per cento.

Ed allora, onorevoli colleghi, perchè non dovremmo noi seguire l'esempio datoci dalla Giunta? Perchè rinunciare a discutere ampiamente, esaurientemente ed a deliberare intorno almeno alle linee generali, ai profili di massima dell'aspetto tecnico-amministrativo delle nostre ferrovie?

Ha detto benissimo l'onorevole Rubini, nella prima delle sue note, apposte alla relazione dell'onorevole Abignente, che se si avesse a seguire fino alle ultime conseguenze, il principio stabilito dalla Giunta del bilancio « occorrerebbe dichiarare, se non illegittime, invadenti, la maggior parte delle nostre leggi, specie quelle che hanno tratto ai servizi tecnici; ovunque la legge accenni e particolareggi i modi e gli organi di esecuzione, ivi essa sortirebbe dal retto sentiero, per invadere la rotta altrui ».

E d'altra parte, onorevoli colleghi, quando si trattò dei progetti di legge relativi alle convenzioni marittime, la Camera ha forse creduto di limitare la propria azione a determinare i fini giuridici ed economici ed i lineamenti sostanziali delle convenzioni stesse, o non ha invece reclamato il suo pieno diritto di esaminare e discutere ogni elemento tecnico ed amministrativo delle proposte fatte dal potere esecutivo? Tanto che si volle fossero presentati i capitoli d'asta, onde poterli discutere, come si discussero i tonnelli delle navi, le loro velocità, le linee da percorrersi e gli approdi... Nulla sfuggì alla critica severa della Camera, la quale si appresta a discutere per la quarta volta l'importante problema.

E la Camera non ha sempre esercitato interi i suoi diritti di discussione anche per rispetto agli ordinamenti militari, che sono pure essenzialmente tecnici?

Ma che si vuole di più? Nel 1907, quando fu presentato dall'onorevole Gianturco il progetto di legge per l'ordinamento, che il proponente si illuse dovesse essere definitivo, dell'esercizio di Stato sulle ferrovie, non

fu forse vagliato minutamente ogni provvedimento relativo a quell'ordinamento, tanto in seno alla Commissione (della quale fu anche allora relatore l'onorevole Abignente insieme all'onorevole Danco) come nella Camera, e senza che da nessuna parte si sollevassero eccezioni, o si proponessero limitazioni di sorta?

Noi abbiamo dunque il diritto, e dirò meglio, il dovere di esaminare a fondo la proposta che ci sta davanti e che tenderebbe a scuolgere ancora una volta radicalmente l'assetto ferroviario: dovere che scaturisce dalle responsabilità che noi abbiamo assunte verso i nostri rappresentati e delle quali — in una quistione principalmente come questa, che tocca agli interessi più vitali del paese — non abbiamo il diritto di liberarci, delegandole ad altri.

Ora io mi domando: l'attuale ordinamento delle ferrovie — che fu giustamente oggetto di molte critiche — si è dimostrato tanto refrattario ad ogni tentativo di miglioramento graduale, da autorizzare senz'altro, l'esperimento di un nuovo assetto, con tutte le inevitabili conseguenze di perturbamento dei servizi?

L'esperienza fatta fin qui, è sufficiente perchè si abbia a pronunciare senz'altro una condanna capitale contro di esso? Si è tentata la conversione di questo gran peccatore, prima di decretarne la morte?

Io ho cercato attentamente, nelle relazioni dell'onorevole ministro e della Giunta, le risposte alle domande ora fatte: ma confesso che non ho saputo trovarle.

Il ministro dice semplicemente che è diffusa l'opinione che nell'ordinamento dell'azienda ferroviaria di Stato, si possono introdurre radicali semplificazioni d'indole amministrativa: la Giunta del bilancio, per bocca dell'onorevole relatore, aggiunge che la presente legge rappresenta l'inizio di una modificazione agli ordinamenti attuali in quanto si siano dimostrati insufficienti o di ostacolo ad un più proprio assetto industriale.

Ora queste sono affermazioni e dichiarazioni: ma non sono dimostrazioni. Si è posto, per esempio, l'onorevole ministro, si è posta la Giunta del bilancio la quistione della possibilità di rendere gradualmente sempre più perfetto l'ordinamento attuale, per modo da arrivare al raggiungimento degli stessi scopi che il progetto di legge dell'onorevole Sacchi si propone, ma senza scosse e bruschi rivolgimenti? — Non mi pare.

Ebbene, io credo opportuno a questo proposito di ricordare all'onorevole Abignente le auree parole da lui scritte nella relazione sul disegno di legge Gianturco, del 1907; che stabiliva l'attuale ordinamento compartimentale.

« Abbiamo bisogno » scriveva egli allora « di dare agli ordinamenti dell'azienda quella semplicità, robustezza ed elasticità, che diano modo di presto conoscere, di rapidamente giudicare e di prontamente provvedere, coi criteri essenzialmente industriali che convengono all'azienda ferroviaria ».

« Ma però », osservava l'onorevole Abignente, e sono queste le parole sulle quali richiamo l'attenzione sua e dei colleghi, « ma però l'esempio altrui e anche la pure breve esperienza nostra, dovranno farci cautissimi nei mutamenti quando se ne potessero temere perturbamenti anche passeggeri: meglio talora tollerare temporaneamente il mediocre e il meno peggio e provvedere a lente trasformazioni, che affrontare i pericoli e i danni della confusione e del disordine, anche passeggero dei servizi ».

Parole auree, ripeto, che io invito la Camera a ben meditare, prima di consentire alla proposta di un nuovo sconvolgimento dell'azienda ferroviaria. La quale proposta ci si presenta altresì con carattere d'urgenza; e non perchè sia dimostrato essere urgente il provvedere dal punto di vista del miglioramento dei servizi; ma perchè si vuole forzatamente collegare fra di loro le due questioni, del riordino amministrativo delle ferrovie e del miglioramento economico del personale, quasi a giustificare col primo la doverosa e veramente urgente concessione del secondo.

E questo concetto è espresso nettamente nella relazione che accompagna il progetto di legge, dove si dice che la necessità di provvedere senz'altro indugio al miglioramento del trattamento del personale, rende necessario di affrettare quelle modificazioni all'ordinamento dell'amministrazione, « che la breve esperienza (sono parole testuali) accenna opportune » e perchè da esse si spera un concorso nella maggior spesa per il personale.

Ora io chiedo a voi, onorevoli colleghi, se sia saggio di sopprimere addirittura ogni studio critico preventivo dell'ordinamento attuale e di improvvisare senza la necessaria preparazione nel paese ed anche in questa stessa Camera — lasciatemelo dire senza che ciò possa suonare offesa per voi — di improvvisare dico, un nuovo ordinamento

dell'importanza capitale di quello ferroviario, solo perchè con ciò si spera di anticipare una economia di 1.800.000 lire: economia che, come già dissero parecchi oratori e come confermò sabato l'onorevole Bertolini, colla competenza che ognuno gli riconosce, e come io pure ammetto, resterà forse soltanto sulla carta?

Ma esiste almeno in noi, nei competenti, nel paese, una tale unanimità di consenso circa il nuovo ordinamento proposto: siamo noi così persuasi che esso sia tale da corrispondere veramente al concetto di un effettivo decentramento, a quelli di economia nell'esercizio e di migliore corrispondenza alle sempre maggiori esigenze del traffico, da sentirci incoraggiati e tranquilli nel far affrontare al paese i fatali perturbamenti che ne accompagneranno l'attuazione?

Per mio conto dichiaro apertamente che tale persuasione non l'ho, anche perchè è mancato il tempo materiale per formarmela e quindi non mi sento di dare il mio voto ad una proposta tanto grave e che richiederebbe un lungo e meditato studio, onde poterne misurare la portata.

Ma mi si permetta almeno qualche affrettata osservazione al proposito.

Il decentramento progettato non contempla che i servizi attivi: tutto il resto, s'è gretariato, contratti, personale, previdenza, ecc. avrà ancora uffici centrali, presso la direzione generale. Ma anche ai servizi attivi saranno sovrapposti dei comitati tecnici. Ora non è audace ritenere che questi — con ogni probabilità — per la quantità ed importanza delle questioni che saranno chiamati a studiare, richiederanno nuovi uffici centrali; i quali, a poco a poco, eserciteranno la stessa funzione di assorbimento al centro che hanno esercitato prima d'ora gli uffici centrali per rispetto alle Direzioni compartimentali. Ed allora addio decentramento ed economia!

Quando fu presentato il progetto di legge del 1907, l'onorevole Gianturco scriveva, che le direzioni compartimentali rispondevano non solo ad una necessità tecnica, storica e regionale, ma che soddisfacevano al bisogno sentito di decentramento.

E tutti, od almeno la grande maggioranza della Camera, nonchè gli organi tecnici di direzione delle ferrovie, furono allora convinti di decentrare. Sono trascorsi poco più di tre anni e già ci troviamo a discutere un nuovo ordinamento, perchè l'attuale è diventato eccessivamente accentrato.

Tutto ciò ci dovrebbe consigliare, onorevoli colleghi, ad andare guardinghi prima di accettare un nuovo tipo di assetto ferroviario; a meditare bene — prima di adottarlo — sulle conseguenze immediate e lontane che da esso possono derivare: ed a considerare infine se non sia più conveniente di seguire l'esempio di altre nazioni, nelle quali il servizio dei trasporti ha potuto assurgere a perfezione, perchè la massima ponderatezza ha presieduto alle sue graduali trasformazioni.

La Prussia, che viene sempre citata a modello, ha impiegato parecchi lustri a modificare, a limare, a perfezionare il suo ordinamento ferroviario, prima di arrivare all'assetto attuale: noi in un lustro solo ci permettiamo il lusso sardanapalesco di tre trasformazioni radicali!

Non è ancora oggi, completamente spento l'eco doloroso del disservizio ferroviario, che ha salutato l'assunzione delle ferrovie da parte dello Stato — disservizio dovuto in parte alla deficienza degli impianti e del materiale, ma in gran parte anche al fatto che i funzionari, sbalzati colle loro famiglie da una città all'altra d'Italia, col grave mandato di creare nuovi uffici e nuovi ordinamenti, dovevano forzatamente pensare più a sè ed alle proprie famiglie, che non al servizio. Ed ora che le cose hanno cominciato a sistemarsi, e ci potrebbero permettere di attuare una graduale semplificazione ed uno sfrondamento di tutte le superfetazioni dell'organismo ferroviario, noi preferiamo invece di rinnovare la ridda di parecchie migliaia di impiegati, di affrontare la ricostituzione di nuovi uffici, di spostare interessi, di sacrificare delle giuste esigenze, rigettando il paese nel caos del disservizio.

Nè parlo della divisione proposta della rete continentale nelle tre grandi direzioni di esercizio; fra le quali verrà inevitabilmente a verificarsi una enorme sperequazione di carico.

Basti accennare che alla Direzione di Torino, che comprenderà certamente il triangolo Torino-Genova-Milano, — triangolo che l'onorevole Gianturco nel 1907, chiamò giustamente terribile e tale da non avere riscontro in nessun altro paese — a quella Direzione sarà devoluto più del 55 per cento del movimento totale dei carri, mentre la Direzione di Bologna non avrà che il 33 per cento circa, e quella di Napoli soltanto il 12 per cento — meno di un quarto cioè di quella di Torino.

Nelle critiche, fatte dalla quasi totalità

degli oratori, all'ordinamento proposto dall'onorevole Sacchi, ha consentito anche l'onorevole Bertolini, nel suo mirabile discorso di sabato. Egli anzi ha invitato cortesemente il ministro a non insistere nel suo progetto di riforma, a non farne una questione di puntiglio ed a ritirarlo. Ma l'onorevole Bertolini ha concluso poi eccitando lo stesso ministro a farsi dare dalla Camera la delegazione necessaria di poteri, onde procedere col mezzo di decreti reali allo invocato riordinamento del servizio ferroviario.

Ora io credo doverosa, a questo riguardo, una parola molto schietta.

L'onorevole Bertolini disse giustamente sabato scorso, che i ministri passano: sono come delle evanescenze nella vita delle amministrazioni dello Stato: una sola cosa resta, egli soggiunge, ed è la burocrazia.

Ora, a chi verremmo noi, nel fatto, a delegare i nostri poteri una volta che fosse accettata la proposta dell'onorevole Bertolini?

Ai ministri che passano, oppure alla burocrazia che resta?

La risposta non mi pare dubbia. Ed allora noi siamo di fronte ad un dilemma.

La Direzione delle ferrovie ha già manifestato quali siano i suoi concetti, le sue intenzioni circa la riforma amministrativa da attuarsi.

Ora: o essa è così convinta della bontà del proprio progetto, da insistervi, e la nostra delegazione, suggerita dalla opposizione a quel progetto, riuscirebbe praticamente all'effetto di approvarlo e di farlo attuare; oppure la Direzione delle ferrovie è disposta a cambiare, come non ha insistito nella questione della provvista di nuovi carri, ed allora io non mi sento di delegare dei pieni poteri a chi dimostra di non avere concetti precisi e convinzioni ferme, intorno alle necessità maggiori della organizzazione e dell'esercizio ferroviario. (*Bene!*)

È vero, che la proposta di delegazione di poteri, sarebbe ora accompagnata dall'altra della nomina di una Commissione consultiva tecnica, nella quale avrebbero rappresentanze il Parlamento, l'Amministrazione ed il personale delle ferrovie statali, le organizzazioni industriali, commerciali, agricole e tecniche: il che potrebbe costituire un provvedimento certamente opportuno.

Ma anche dopo di ciò io non vedo la ragione perchè si abbia a sottrarre al Parlamento l'ultima e decisiva parola sull'argo-



mento gravissimo del riordinamento ferroviario.

Io sarò quindi dolente di non poter dare il mio voto a quella proposta.

E vengo alla questione dell'acquisto carri: intorno alla quale, non spenderò che poche parole, anche perchè fu già largamente trattata dai precedenti oratori. Ho già detto, nell'inizio del mio discorso, come, in tale questione, che implica un concetto essenzialmente industriale, a mio modo di vedere, molto bisogna deferire alle responsabilità del potere esecutivo e degli organi tecnici delle Ferrovie.

Non discuterò quindi l'acquisto proposto: mi limiterò a manifestare soltanto la mia meraviglia, condivisa del resto da molti colleghi, per la facile e pronta acquiescenza del Governo e di quegli organi tecnici, alla riduzione a metà del fabbisogno indicato nel progetto di legge: il che lascia supporre che quella richiesta, non fosse ben ponderata e fa nascere naturalmente anche molti dubbi circa la indispensabilità dei 4,000 carri, concessi anche dalla Giunta.

Ma, come ripeto, io non mi soffermo su di ciò: mi permetto solo di rilevare, come già fece l'onorevole Rubini, essere assai grave la conseguenza che, per tale provvedimento, verrà a ripercuotersi sul commercio e sull'industria nazionale: ai quali si vorrebbe far scontare, con un inasprimento di tariffe e con riduzione di abbuoni, l'onere derivante dal proposto acquisto.

La Camera di commercio di Milano, si è giustamente preoccupata di questo minacciato aggravio; ed in una memoria inviata a noi tutti, ha messo in evidenza, con dati di fatto, come la riduzione degli abbuoni e l'inasprimento dei diritti fissi, per quanto in sè considerati, si proponessero in tenue misura, pure verranno a creare una notevole condizione di favore per la produzione straniera, in confronto di alcune industrie nazionali: perchè l'industria straniera subirà il nuovo aggravio soltanto sul prodotto finito, mentre l'industria simile italiana ne sarà gravata anche per i trasporti delle materie prime necessarie per la produzione.

Così le 200,000 tonnellate di ferri e di acciai importate in media ogni anno in Italia, pagheranno — è vero — lire 20,000 in più che non attualmente: ma la corrispondente produzione nazionale, oltre le 20,000 lire, dovrà sopportare una maggiore spesa di circa 40,000 lire per il trasporto delle

materie prime impiegate nella fabbricazione.

Come la Camera comprende, il rilievo è assai grave ed è quindi doveroso di indagare — come disse l'onorevole Rubini — se il bisogno a cui si vuol provvedere non ammetta e non attenda altre provvisori, che non quella semplicista di spendere e far pagare!

E veniamo finalmente al personale. Il concetto della doverosità e dell'urgenza di miglioramenti economici a favore del personale addetto alle ferrovie dello Stato, si può dirlo, senza tema di contraddizioni, è ormai entrato nella coscienza del paese: ed io mi compiaccio che la Camera nel discutere su questo argomento, non abbia voluto tener conto nè di puerili provocazioni, nè di teorie assurde, nè di velate minacce; ma abbia considerato semplicemente le condizioni economiche del personale ferroviario, in rapporto all'accresciuto costo della vita.

E da questo esame oggettivo e sereno — ed anche dal confronto, non dirò col trattamento fatto dall'industria privata, ma fatto dallo Stato medesimo alle altre categorie di personale da lui dipendente, non può non scaturire la doverosità del provvedere e del provvedere urgentemente.

Su 827 agenti dello Stato, che al 1° luglio 1910 (e quindi anche oggi) avevano un assegno inferiore a lire 500 all'anno, ben 650 appartengono alle ferrovie: fra 34,756 agenti provveduti di retribuzione annua fra le lire 500 e le lire 799, vanno compresi 31,038 agenti delle ferrovie, e cioè manovali, cantonieri e guardiani: su 39,861 agenti aventi un assegno fra le lire 800 e le lire 999, 27,756 sono addetti all'azienda ferroviaria, in qualità di capisquadra, guardiafreni, frenatori, guardie di stazioni, operai, manovratori, ecc.

Si tratta adunque, per la massima parte, di lavoratori, ai quali lo Stato affida un compito faticoso e delicato, pieno di pericoli e di responsabilità ed intimamente collegato colla vita e col progresso economico del paese.

Come non sentire, adunque, il dovere che ha lo Stato e che abbiamo noi tutti, di provvedere acchè questi agenti siano messi in condizioni oneste di esistenza che permettano loro di dedicare intera la propria attività al servizio?

È solo alla condizione di aver soddisfatto a tale dovere, che lo Stato può esigere dal personale da lui dipendente una rigida os-

servanza dei propri obblighi e tutto il rendimento del quale è capace.

Ma è inutile che io spenda parole intorno a questo dovere dello Stato, dal momento che la legge Sacchi intende di provvedervi in qualche modo: e che da nessuna parte della Camera sono venute ad essa opposizioni, ma sono venute anzi delle proposte concrete di ulteriori miglioramenti: le quali troveranno certamente in noi un cordiale e convinto appoggio.

Ma risolve il progetto Sacchi le molte e gravi questioni inerenti al trattamento economico e morale del personale ferroviario, sicchè si possa sperare che dopo la sua traduzione in legge, si abbia ad avere davanti un periodo di relativa tranquillità?

La stessa forma usata di integramento degli stipendi mediante soprassoldi, è essa la più adatta per un miglioramento di carattere relativamente stabile, delle condizioni economiche dei ferrovieri?

L'onorevole Sacchi, come risulta dalla relazione che precede il progetto, deve avere posto a sè medesimo, questi quesiti, e non li ha risolti in senso positivo, che per ragioni di urgenza e per un certo quale timore dei risultati di una riforma organica.

Difatti, si dice in quella relazione, che dei due principali fra i sistemi che si possono seguire: o procedere ad una revisione delle singole carriere mediante miglioramenti dei minimi e dei massimi e diminuzione degli intervalli di tempo fra i successivi aumenti, con modificazione anche delle disposizioni sulle competenze accessorie; ovvero limitarsi ad un generale miglioramento commisurato sugli attuali stipendi, in modo che restino inalterati la struttura dell'organico ed il reciproco rapporto fra le varie qualifiche; il primo sistema è sembrato il più difficile ad attuarsi, anche perchè meno facilmente si sarebbe potuto fare l'esatta valutazione della spesa. E quindi fu lasciato da parte.

E più avanti, riferendosi al tentativo fatto dal Governo nel 1902, di procedere ad una riforma dell'organico in concorso dei ferrovieri, tentativo che non fruttò purtroppo se non dei reclami numerosi e vivissimi, l'onorevole Sacchi afferma di essersi convinto, che un riordinamento organico delle carriere, non può essere improvvisato, senza dar luogo a perturbamento nella massa del personale.

Ed io gli do perfettamente ragione e mi appresto anzi ad approvare — come provvedimento provvisorio suggerito dall'ur-

genza del caso — il miglioramento proposto ai vari stipendi e paghe, sotto la forma di soprassoldo.

Ma sorpassata l'urgenza, cosa si pensa di fare? Non si vorrà affrontare la questione, certamente grossa, ma inevitabile, della revisione dell'organico generale e delle disposizioni regolamentari?

Io non mi illudo: la mia proposta non può che spaventare e per un duplice ordine di considerazioni: per il timore di un aumento di spesa, e per l'altro timore di creare dei malcontenti.

E sono precisamente queste paure che hanno rese timide ed incomplete quasi tutte le precedenti riforme degli organici.

Ma forse che col sistema fin qui seguito è stato modesto l'aumento di spesa? Ce lo ha detto il ministro del tesoro: 155 milioni in ventotto anni. E forse che si sono evitati i malcontenti? Ma se non passa giorno senza che la posta ci rechi qualche protesta di funzionari, i quali si dichiarano dimenticati, ingiustamente trattati e via, via!

Il nostro torto vero, è stato questo: di non avere avuto mai l'energia sufficiente per porre i necessari e validi argini all'infiltrazione lenta, ma continua, di impiegati nelle amministrazioni dello Stato: sicchè queste ne furono soprasature e congestionate e diventarono mastodontiche: ed il carico enorme che da questa pleora è derivata al bilancio dello Stato, ci ha impedito poi di affrontare con larghezza di intenti e di vedute le riforme di interi organici; e ci ha costretti, come ora, a provvedere alla meglio, e parzialmente, accontentandoci di far tacere per qualche tempo, quelli che gridano di più, o che minacciano.

Il ministro del tesoro nell'ultima sua poderosa esposizione finanziaria ha accennato a questa condizione, che egli ha chiamato *patologica*, della nostra amministrazione statale.

« Oramai — diceva egli — un paragone istituito con amministrazioni straniere, segnatamente con quella dell'Austria, ci ammonisce che, mentre le nostre aziende industriali private, raggiungono l'intento, a somiglianza delle migliori forastiere, di ottenere il massimo effetto utile col minimo dispendio di forze possibile, siffatti pregi sono estranei alla pubblica amministrazione. Si aumentano gli impiegati, se ne diminuisce l'intensità di lavoro, si suscita il malcontento, in tempi nei quali esso si aiuta da sè, senza bisogno di fomenti esteriori ».

E se queste giuste osservazioni sono applicabili a tutte le amministrazioni dello Stato, non lo sono meno a quella delle ferrovie.

Il personale passato alle ferrovie dello Stato al 1° luglio 1905 era costituito da 97,472 agenti, compresi gli avventizi: al 30 giugno 1910 esso era salito a 148,727 agenti, con un aumento quindi di circa il 60 per cento: mentre nello stesso periodo di tempo non si era avuto un accrescimento nello sviluppo della rete esercitata, che di circa il 30 per cento, e cioè da 10,875 chilometri, si era arrivati a 13,929 chilometri.

Sicchè, mentre al 1° luglio 1905 la media degli agenti per ciascun chilometro di rete esercitata era di 8.96, al 30 giugno 1910 essa era salita nientemeno che a 11.18: cifra questa che anche la Giunta del bilancio afferma essere assai elevata, e che facilmente si può dimostrare tale anche per confronti colle amministrazioni ferroviarie estere, pur tenendo nel debito conto le circostanze che rendono più gravoso e difficile il servizio nel nostro paese.

Il progetto di legge dell'onorevole Sacchi cerca di rimediare a questo gravissimo stato di cose, facendo concorrere il personale stesso al processo di riduzione e di semplificazione dell'organico, mediante la partecipazione alle economie che si avessero a conseguire sulle spese di personale. Era il principio adottato anche dall'onorevole Bertolini nel progetto presentato lo scorso anno, e che fu poi ritirato.

Ma io non credo che il mezzo sia sufficiente: e mi conferma in ciò lo scetticismo dello stesso personale ferroviario, circa la portata economica e pratica di quel provvedimento.

Io sono convinto che se non affrontiamo l'esame critico dell'organico per vedere quanto vi sia da sfrondare e da eliminare; se non poniamo delle limitazioni alle facoltà della Direzione ferroviaria di determinare il numero degli agenti delle categorie del personale dalla sesta in giù, limitazioni anche più efficaci di quelle escogitate dall'onorevole Bertolini, noi non arriveremo mai a sanare il nostro servizio delle ferrovie, dall'elefantiasi che lo travaglia.

Quella facoltà era concepibile al principio dell'esercizio di Stato. Trattandosi di un nuovo assetto, nel quale molte erano le incognite, era logico che si lasciasse al Consiglio di amministrazione una certa libertà nella assunzione del personale occorrente.

Ma oggi, che l'ordinamento è stabilito e

che le incognite si possono dire eliminate, perchè non si dovrebbero porre delle limitazioni a quella facoltà?

Mi permetto di rilevare, al proposito, che, mentre la relazione dell'Amministrazione ferroviaria per l'anno finanziario 1908-1909, affermava essere molto avanzati gli studi per le piante del personale esecutivo dei magazzini, stazioni, treni, depositi, officine e linee; sicchè sarebbe stato naturale di attendersi nella relazione 1909-10, recentemente distribuita, la notizia che finalmente quelle piante erano stabilite, si legge invece nella relazione stessa, che si stanno ancora raccogliendo i dati necessari per gli studi: per quegli studi cioè che nel 1909 si affermavano quasi compiuti.

Il che dimostra — mi sembra — che nonostante i rimedi studiati, la semplificazione degli organici maggiormente affollati, rimane sempre allo stato di desiderio.

La necessità poi della revisione dell'organico generale delle ferrovie e delle norme regolamentari, si impone anche perchè è urgente risolvere molte quistioni d'indole economica e morale, che si trascinano da tempo, fomentando il malcontento nel personale.

La grossa quistione, per esempio, dell'avventiziato (si hanno 42,692 avventizi di fronte a 105,911 agenti fissi od in prova), — dei servizi di prova — delle carriere o troppo lente o chiuse — degli aiutanti applicati — degli avanzamenti o promozioni di grado, nei casi assai frequenti, ad esempio, di agenti incaricati di mansioni le quali, regolarmente, dovrebbero essere disimpegnate da categorie superiori: la revisione delle carriere dei funzionari laureati — dei trattamenti di pensione, e via via; una lunga teoria adunque di provvedimenti che si impongono e che bisogna, una buona volta, avere il coraggio di affrontare e risolvere.

Nella relazione amministrativa 1909-10, si legge, che in complesso furono presentati nello scorso anno 35 memoriali da parte del personale, alla Direzione generale, contenenti domande di carattere economico e morale, che la Direzione esaminò e valutò riferendone al ministro. Il che prova la necessità del provvedere.

E badi l'onorevole ministro, che anche dal punto di vista economico, il suo progetto, mentre migliora sensibilmente le condizioni del personale, principalmente delle categorie inferiori, viene — per la stessa sommarietà colla quale si effettua la ripar-

tizione dei soprassoldi — a creare nuove disparità di trattamento e quindi a generare dei malcontenti.

E per fare un esempio: si propone di dare il soprassoldo di lire 150 a tutti gli agenti che abbiano stipendi uguali o inferiori a lire 1,500: ma fra questi agenti molti sono arrivati a tale misura di stipendio dopo 9 anni, come gli aiutanti disegnatrici ed applicati, o dopo 12 come i sorveglianti dei magazzini: si tratta quindi di gente avanti negli anni e per lo più carica di famiglia: mentre altri agenti, come gli applicati, i disegnatrici, gli assistenti dei lavori, i capi fermata, i capi stazione di quarto grado, ecc., ricevono lo stipendio di lire 1,500 inizialmente, cioè appena entrati nell'azienda e quindi ancora in età assai giovane, senza famiglia propria e con bisogni notevolmente minori degli altri. Ed il miglioramento economico che si propone è invece uguale per tutti.

Io sono quindi convinto, come sono convinti i colleghi che con me hanno firmato l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare alla Camera, che se si vuole veramente semplificare l'organismo burocratico delle ferrovie e se si vuole equamente risolvere la questione del trattamento economico e morale per tutte le categorie di agenti e funzionari, la revisione generale dell'organico si imponga. (*Bene!*) L'altro giorno il collega Morpurgo, dichiarò pure il proprio consenso per questo provvedimento: io mi auguro che anche il Governo e la Camera abbiano ad approvarlo.

E vengo ad un'ultima questione; la questione dell'arbitrato, sulla quale dirò brevemente il pensiero dei miei amici e mio,

Due sono le proposte concrete che stanno davanti alla Camera: quella dell'onorevole Nofri e l'altra, molto complessa, dell'onorevole Pantano.

Se il principio dell'arbitrato — cosa, che purtroppo io non ardisco sperare — sarà adottato, potremo, io credo, facilmente trovare una formola di accordo; a meno che la obbligatorietà stabilita nella proposta dell'onorevole Pantano, e che noi pure accettiamo, non venga a determinare un dissidio che sarebbe sostanziale.

Ho detto che non ardisco sperare che il principio dell'arbitrato abbia ad essere adottato: e me lo fa temere la interruzione che si ebbe l'altro giorno l'onorevole Marangoni, da parte dell'onorevole ministro, il quale ripeté l'obbiezione fatta nel 1907 dal suo predecessore l'onorevole Gianturco.

Perchè la questione non è nuova alla Camera.

Nel primo disegno di legge dell'onorevole Tedesco, sulle ferrovie, del 17 marzo 1904, si proponeva la istituzione di un Collegio dei ricorsi del personale ferroviario, con rappresentanza dell'amministrazione e del personale, allo scopo di decidere le controversie relative a diritti che si pretendessero lesi od a procedure violate in tema di punizioni. Nel secondo progetto Tedesco, del 21 febbraio 1905, il concetto prendeva forma di collegio di arbitrato obbligatorio. La legge del 19 luglio 1906 esclude l'arbitrato e disciplinò invece la facoltà nel personale di ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato: la legge Gianturco del 1907, nulla mutò al proposito, nonostante che durante la discussione della legge stessa, i nostri colleghi onorevoli Pantano e Pescetti avessero fatta la proposta formale dell'arbitrato obbligatorio per la tutela dei diritti acquisiti del personale, in virtù di leggi e regolamenti, e l'avessero sostenuta con vigoria e poderosità di argomentazioni.

L'obbiezione fatta allora dall'onorevole Gianturco al concetto dell'arbitrato e ripetuta l'altro giorno dall'onorevole Sacchi, è questa, come voi ben sapete: che essendo cioè, i rapporti giuridici fra lo Stato ed i suoi agenti, rapporti di diritto pubblico e non di contratto, l'arbitrato costituirebbe una offesa ai diritti dello Stato.

Però, osservava allora giustamente l'onorevole Abignente nella sua relazione al progetto di legge Gianturco: « L'obbiezione è razionalmente giusta e grave. Ma non sempre la pratica degli Stati, come degli individui può conformarsi rigidamente alla ragione pura ».

E citava l'esempio della Baviera dove, in sostanza, l'arbitrato è praticato per le ferrovie di Stato, per quanto le pronuncie degli speciali Comitati arbitrali abbiano soltanto valore consultivo: l'esempio del Canada, dove pure l'arbitrato vige per le ferrovie dello Stato, quantunque sia lasciata al ministro la facoltà di promuovere o no il responso: ed infine l'esempio classico della Nuova Zelanda dove esso funziona obbligatoriamente in tutto il rigore, essendosi perfettamente parificato lo Stato ad un privato imprenditore. (*Commenti*).

Una cosa è certa, onorevoli colleghi, e fu rilevata anche dall'onorevole Pantano nella discussione del 1907: vi è una evoluzione progressiva nel concetto dello Stato: « A misura che la società si ingrandisce, si

complica, si emancipa, la missione dello Stato si allarga nel campo morale, economico, intellettuale ed il suo carattere essenzialmente coercitivo, reso man mano più plastico, si piega a forme e metodi meglio rispondenti alle necessità civili e sociali ».

Lo Stato va a poco, a poco assumendo funzioni nuove le quali determinano nuovi rapporti: di qui anche la necessità di nuovi istituti atti a regolare, a tutelare, a difendere il pacifico svolgimento dei rapporti stessi.

È inutile negarlo, onorevoli colleghi, l'Amministrazione autonoma delle ferrovie, appunto perchè autonoma e per il suo carattere intimamente industriale non può in tutto considerarsi come le altre Amministrazioni dello Stato: come non si possono pareggiare gli agenti che da essa dipendono, per la natura del lavoro al quale attendono, per i rischi ai quali sono esposti, per le responsabilità che hanno, alle altre categorie degli impiegati dello Stato.

Questa grande massa di lavoratori, che è passata dall'industria libera, a quella statale: e che domani potrebbe ritornare all'industria libera (*Interruzioni*) (non faccio un augurio; accenno solo alla possibilità), rappresenta qualcosa di diverso dal tradizionale esercito burocratico.

E per l'interesse stesso del pubblico servizio, ed anzi principalmente in vista di tale interesse e della necessità per il paese che l'esercizio ferroviario proceda regolarmente, all'infuori di ogni questione riflettente interessi di individui o di categorie di agenti; è indispensabile, a mio modo di vedere, che la rigidità assiomatica dei principi di pubblico diritto si attenui e che si trovi una forma di istituto che valga a dirimere prontamente ogni controversia — individuale o collettiva — fra il personale e l'Amministrazione, sempre che si tratti di diritto assicurato dalla legge e dai regolamenti.

Onorevoli colleghi, ho finito.

Ho detto schiettamente il pensiero mio e dei miei amici, intorno alle gravi questioni prospettate nel disegno di legge che ci occupa.

Ma prima di chiudere, permettetemi un augurio.

Da un nostro collega, l'amico Celesia, fu invitato l'altro giorno l'onorevole Sacchi a mettere nel progetto suo, qualche pizzico di Briand.

Ebbene l'augurio che io faccio è questo: che i fatti abbiano a dimostrare superfluo

l'invocato nuovo pimento; il quale, in ogni caso, sarebbe più richiesto dalle persone che non dalle cose; e che i rapporti fra lo Stato ed i ferrovieri, anche per senno nostro, abbiano sempre ad essere pacifici ed a riposare da una parte sulla equità e dall'altra sul sentimento profondo e rigido del dovere e del rispetto verso i sacrosanti diritti del pubblico e verso gli interessi civili ed economici del paese. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

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

#### Presentazione di una relazione.

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

BACCELLI ALFREDO, *relatore*. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge, approvato dal Senato: Modificazioni ad alcune disposizioni delle leggi 8 aprile 1906, nn. 141 e 142, relative agli insegnanti delle scuole medie (751).

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

#### Sull'ordine del giorno.

LIBERTINI GESUALDO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI GESUALDO. Desidererei di svolgere nella seduta di domani la mia proposta di legge « Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Caltagirone Grammichele. »

Credo che il Governo non abbia difficoltà...

PRESIDENTE. Sta bene. Ne iscriveremo lo svolgimento in principio di seduta.

#### 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*).

#### Mancanza del numero legale.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera, con vivo rammarico, che alla votazione segreta non hanno preso parte che 189 deputati; non raggiungendosi così il numero legale che era di 223. Occorrerà quindi rinnovare la votazione.

Questo sistema di comodo, inaugurato dagli onorevoli deputati mentre la Camera sta discutendo un disegno di legge così importante, è grandemente nocivo all'istituto parlamentare; ed io debbo con ogni mia forza deplorarlo. (*Benissimo!*)

Siamo ormai arrivati al punto che alle votazioni non può procedersi con risultato, se non in uno o due giorni soltanto della settimana; mentre il regolamento e lo spirito informatore della nostra procedura richiedono che i disegni di legge siano votati subito dopo la discussione, o al più tardi nel giorno successivo.

Si aggiunga che, continuandosi in questo sistema di assenteismo, potrebbe anche verificarsi qualche brutta sorpresa, di cui forse qualche gruppo o partito avrebbe poi a lamentarsi.

Io confido che questo inconveniente della mancanza del numero legale non si abbia più a verificare. In caso diverso, io sarei costretto a prendere il provvedimento che mi è consentito dal regolamento, quello cioè di far pubblicare sulla *Gazzetta Ufficiale* il nome degli assenti senza regolare congedo.

Questa è l'unica arma che mi è consentita, alla quale però spero di non dover ricorrere. (*Approvazioni*).

### Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e di una interpellanza.

CAMERINI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni del ritardo nel dar corso all'articolo 16 della legge 21 luglio 1910, n. 580, e l'intendimento del Governo in merito.

« Cutrufelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere quando ed in qual modo intenda di provvedere alla sistemazione del tratto della strada nazionale n. 73 che dalla città di Siracusa conduce alla stazione ferroviaria di detta città.

« Francica-Nava ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, sulle cause che produssero il disastro ferroviario avvenuto

sulla linea Catania-Caltagirone, presso la stazione di Vizzini e sui provvedimenti urgenti per impedire il ripetersi di simili gravissimi danni.

« Gesualdo Libertini ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno per sapere quali gravi fatti di ordine pubblico hanno provocato l'odierno invio di truppe, carabinieri e funzionari di polizia in numero notevole, nel placido e tranquillo comune di Città Sant'Angelo in provincia di Teramo.

« Maury ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno, sui provvedimenti per una maggior tutela della pubblica sicurezza nella città di Alessandria dove i reati che, da qualche tempo, si succedono con grande frequenza, restano quasi sempre impuniti. (*L'interrogante chiede la risposta per iscritto*).

« Zerboglio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se sia pronto il progetto del tronco di strada Pedace-Stazione, in provincia di Cosenza. E, nell'affermativa, poichè detta strada di accesso, secondo quanto era stabilito per legge, avrebbe dovuto appaltarsi fin dal 1907, se si potrà presto disporre per i lavori occorrenti, considerandosi che ben quattordici paesi sono separati dalla stazione ferroviaria perchè manca il sopra indicato tronco di strada, non più lungo di 1,500 metri. (*L'interrogante chiede la risposta per iscritto*).

« Berlingieri ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'interno, sui criteri adottati dal regio commissario di Ariano di Puglia nel compilare il ruolo del fuocatico.

« Morgari ».

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

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

La seduta termina alle 19.

*Ordine del giorno per la seduta di domani.*

1. Interrogazioni.

2. Verificazione di poteri — Elezione contestata del collegio di Caulonia (eletto Paparo).

3. *Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:*

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).

contro il deputato Fraccacreta, per diffamazione e lesioni (594).

4. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Libertini Gesùaldo per una lotteria a favore della Congregazione di carità di Caltagirone Grammichele.

5. *Rinnovamento della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:*

Approvazione della convenzione stipulata il 24 novembre 1910, fra il Governo ed i rappresentanti delle provincie di Bergamo, Brescia, Cremona, Mantova, Padova, Rovigo, Sondrio, Treviso, Udine, Venezia, Verona e Vicenza, per la definitiva sistemazione della vertenza relativa al « Fondo Sociale » delle provincie Lombardo-Venete (721).

6. *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:*

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

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

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

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

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

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

13. 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).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

25. 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).

26. Vigilanza sulle fondazioni che hanno per fine l'incremento dell'economia nazionale e dell'istruzione agraria, industriale e commerciale e sulle istituzioni affini (261).

27. Domanda a procedere contro il deputato Chiesa Eugenio, per duello, e i deputati Pistoja, Di Saluzzo, Bissolati e Vicini, padrini in duello (592).

28. Riforma del ruolo organico del personale civile tecnico dei depositi allevamento cavalli (667).

29. Istituzione di una categoria di impiegati civili con la denominazione di « Assistenti ai lavori d'arte muraria della Regia Marina » (728).

30. Modificazioni ed aggiunte alle leggi sulla posizione ausiliaria e sull'avanzamento degli ufficiali della Regia Marina (730).

31. Disposizioni transitorie relative allo avanzamento dei tenenti di vascello (733).

32. Conversione in legge dei regi decreti coi quali furono autorizzati aumenti per lire 5,000,000 dal fondo di riserva per le spese imprevedute iscritte nel bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio 1910-11 (642).

33. Domanda a procedere contro il deputato Bissolati per diffamazione continuata aggravata a mezzo della stampa (714).

34. Domanda a procedere contro il deputato Camerini per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie (742).

35. Domanda a procedere contro il deputato Di Bagno per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie (764).

36. Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Massa, di Pontremoli, di Fivizzano e di Castelnuovo di Carfagnana (772).

37. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

38. Stati di previsione dell'entrata e della spesa, del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1910-11 (395).

39. Modificazioni alle leggi sulla Cassa dei depositi e prestiti e altre disposizioni (692).

40. Riordinamento del personale dei disegnatori della Regia Marina (731).

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

42. Domanda a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida, per ingiuria, violenza privata e minaccia (595).

43. Domanda a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida, per diffamazione (596).

44. Agevolezze ai comuni del Regno per la provvista di acque potabili e per la esecuzione di opere d'igiene (598).

45. Domanda a procedere contro il deputato Baldi per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie (744).

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

*Sospesa la discussione :*

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

48. 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